

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 185 • APRIL 2014

**JEJAK LANGKAH
DJARWO SURJANTO
DI UJUNG TIMUR
INDONESIA**

**PRIORITASKAN PELAYANAN
TERMINAL
TELUK LAMONG
BATASI SHIPPING LINE**



**INTERKONEKSI PELABUHAN
PICU LONCAKAN ARUS BARANG**

**MAKASSAR NEW PORT
MENUJU HUB KAWASAN**

**PENGERUKAN APBS
SEGERA DIMULAI**



ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.co.id Leading in Port Information

15 TAHUN TPS

"Reliable Terminal with Service Excellence"



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

1999 - 2014

DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah

Dothy



Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti



Administrasi

Ardella Trastiana Dewi



Koordinator Liputan & Fotografer

R. Suryo Khasabu



Koordinator Distribusi

Jufrianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

kompas



Apa kabar pembaca ?

Menyebut Bulan April, yang keluar dari mulut orang Indonesia adalah Hari Kartini. Sebenarnya masih banyak hari bersejarah dan hari penting di Bulan April, namun Hari Kartini seolah melekat erat di sanubari rakyat Indonesia. Perjuangan Kartini menjadi tonggak sejarah

emansipasi wanita Indonesia. Masa lalu yang masih sarat berbalut adat dan tata krama mampu didobrak oleh Kartini. Peringatan Hari Kartini selalu diperingati dengan berbagai kegiatan, mulai karnaval oleh murid sekolah dasar atau taman kanak-kanak sampai diskusi atau debat ilmiah di kalangan mahasiswa. DERMAGA mencoba mengulas kartini dari sisi lain yang mungkin bisa menjadi inspirasi dan motivasi.

Sebelum memperingati Hari Kartini, Pelindo III telah disibukkan dengan perhelatan akbar musik jazz di pulau dewata pada akhir Maret lalu. Perkembangan musik jazz di nusantara yang kian cemerlang yang ditandai dengan intensitas pertunjukan musik jazz lokal maupun internasional di tanah air, menjadi bekal penyelenggaraan even ini. Wisatawan yang berkunjung ke Bali melalui Pelabuhan Benoa sangat menikmati pertunjukan musik jazz yang baru pertama diselenggarakan di pelabuhan itu.

Acara yang bertajuk Benoa Port Jazz Festival itu pertunjukan musik jazz ini telah digelar pada tanggal 28 Maret 2014 lalu. Tak kurang sederet musisi jazz ternama, di antaranya Tompi, BLP and Beny Likumahua feat Monita Tahalea, Endah N Rhesa, Syaharani and Queen Fire Works, Balawan Batuan Etnic, Jampiro Jazz Band, dan Kanelop ikut memeriahkan acara yang digabung dengan charity night itu.

Memasuki Bulan April, umat Katolik mulai melakukan persiapan dalam menyambut hari Raya Paskah yang tahun 2014 ini jatuh pada tanggal 18 April. Di Indonesia, perayaan Paskah umat Katolik yang menarik untuk diulas adalah perayaan Paskah di Nusa Tenggara Timur yang secara tradisional berpusat di Larantuka. Larantuka merupakan sebuah kota kecil yang terletak di kaki Gunung (Ile) Mandiri dan langsung berhadapan dengan perairan sempit antara Pulau Adonara dan ujung timur Pulau Flores.

Tradisi keagamaan yang merupakan warisan Portugis itu, sudah berlangsung lebih dari 500 tahun sejak bangsa Portugis menyebarkan agama Katolik dan berdagang kayu cendana di Nusa Tenggara. DERMAGA mencoba menyajikan ritual Paskah di Larantuka yang sangat unik karena dikemas dalam tradisi yang tetap dipertahankan sampai sekarang.

Masih banyak lagi artikel yang menarik untuk disimak di DERMAGA edisi ini. Berturut-turut sejak edisi Maret lalu, DERMAGA mengupas kiprah Direktur Utama Pelindo III dan jejak suksesnya me'nakhodai Pelindo IV dan Pelindo III. Semoga kisah-kisah ini bisa menginspirasi kita semua. Tetap pantau berita terbaru di www.majalahdermaga.co.id dan kami tunggu kiriman artikel Anda selanjutnya.

Untuk sleuruh wanita Indonesia, kami ucapkan Selamat Hari Kartini dan selamat membaca!



08

Pengerukan Alur Pelayaran Barat Surabaya Dimulai Mei 2014

CARGODORING

Promosikan Bali Pelindo III Gelar Festival Jazz



18



MENTERI BUMN DAHLAN ISKAN: Pelabuhan Tanjung Wangi Gerbang Timur Jatim



CCTV 04 04

GATE IN 07

Atasi Masalah Hukum Pelindo III Gandeng Kejaksaan

Cegah Korupsi Pelindo III Datangkan KPK



10

Akses Jalan Rusak Pelindo III dan Konsorsium Bangun Jalan

TPKS Perpanjang Waktu Pelayanan Dokumen

Jembatan Kecil Berdayaguna Besar

Tingkatkan Daya Tampung Penumpang Stasiun Kotabaru Malang Dipercantik

CARGODORING
Musisi Jazz Indonesia

Ramaikan Benoa Port Jazz Festival

VENDER
Mendulang Asa
di Tanjung Tembaga

MENTERI BUMN
DAHLAN ISKAN:

Pelabuhan Tanjung Wangi Gerbang Timur Jatim

35 BEHANDLE
Makassar New Port
Menuju Hub Kawasan

38 BOLDER
Dam Lepas Pantai
Cegah Banjir Semarang

40 LOLO
Pelabuhan Perikanan
Mendukung Ekonomi Biru

43 STEVEDORING
Prioritaskan Pelayanan
Terminal Teluk Lamong
Batasi Shipping Line

46 GARBARATA
Interkoneksi Pelabuhan
Picu Lonjakan
Arus Barang

48 Pelindo III
Setor Rp1,12 Triliun
ke Negara

53 BOLDER
Atasi Over Capacity
dengan Logistic Center

54 TROLY
Refleksi Hari Bank Dunia
ADA 'KARTINI'
DI PERBANKAN

55 Kartini
di Dunia Pria

56 BOOM
Kuliner Nusantara
Daerah Cilacap

58 Paskah di Lantoka
Antara Tradisi dan Religi

60 BEHANDLE
Partisipasi Swasta
Mendukung Sistranas

JALA-JALA



28

Jejak Langkah Djarwo Surjanto di Ujung Timur Indonesia

LOLO



50

Percepat Dwelling Time dengan Perbaikan Pelayanan Publik

BOLDER



63

Tanjung Puting Tempat Terbaik Melihat Orangutan

Tanjung Wangi Bersiap

Terima Kunjungan AL AS



Pelindo III Cabang Tanjung Wangi yang telah memiliki terminal internasional dialokasikan menjadi tempat sandar Kapal Cargo Ocean Giant yang membawa muatan kurang lebih 22 jenis kendaraan perang, pesawat Helicopter AD Amerika Serikat dan perlengkapan lainnya dalam ± 40 dengan ukuran

container 40 feet. Armada perang dari Amerika itu, akan digunakan dalam latihan bersama Garuda Shield-8/2014 antara TNI AD dengan AD Amerika Serikat yang rencana akan diselenggarakan pada Bulan September 2014 di Malang dan Asembagus Situbondo.

Dalam rangka persiapan penyelenggaraan dimaksud, pihak Tim US Army telah melakukan survey secara langsung ke Dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi. "Merupakan suatu kehormatan bagi Pelabuhan Tanjung Wangi karena menerima kunjungan perdana United States Army melalui Pelabuhan Tanjung Wangi di saat Pelabuhan Tanjung Wangi sedang mempersiapkan diri untuk menjadi Pelabuhan Internasional dengan melayani kegiatan Petikemas", ungkap Bangun Swastanto General Manager Pelabuhan Tanjung Wangi saat ditemui setelah menghadiri Undangan Rapat koordinasi pelaksanaan Mid Exercise (MPC) Latma Garuda Shield-8/2014 di Jember.

Mahasiswa RBS Magang Di Pelindo III

Pelindo III menerima dua orang mahasiswa magang dari Rotterdam Business School (RBS) Belanda untuk menjalani Internship Program Angkatan Kedua selama ± empat bulan periode tahun 2014 (Pebruari 2014 s/d Juni 2014). Penyelenggaraan Internship Program LLLI-NL didukung oleh tiga lembaga pendidikan tinggi dari Belanda (HAN University, NHTV University dan Rotterdam University of Applied Sciences) dan empat universitas di Indonesia (Institut Teknologi Bandung,



Institut Teknologi Sepuluh Nopember - Surabaya, Universitas Gajah Mada - Yogyakarta dan Trisakti International Business School - Jakarta).

Diharapkan melalui jalinan kerjasama tersebut dapat memberikan manfaat bagi kedua belah pihak terutama bagi hubungan baik diantara kedua negara yaitu Indonesia - Belanda melalui pengembangan proyek-proyek penelitian terapan bersama.

Diplomat Senior Internasional Berkunjung ke Pelindo III



Dalam upaya mengimplementasikan diplomasi "soft power" dan peningkatan citra Negara Indonesia, Pusat Pendidikan dan pelatihan kementerian Luar Negeri menyelenggarakan program pelatihan Diplomat Senior Internasional ke-12 (The 12th International Senior Diplomatic Course). Program yang telah dilaksanakan sejak Tahun 2007 tersebut diikuti oleh 29 diplomat utama Indonesia yang pernah bertugas

di beberapa perwakilan RI di luar negeri dan diproyeksikan menjadi pimpinan Kementerian Luar negeri serta diplomat senior dari China, Fiji, Kamboja, Laos, Myanmar, palestina, Papua Nugini, Solomon Islands dan Vanuatu.

Guna menambah wawasan dan untuk mengetahui prospek pengembangan pelayanan perkapalan di Indonesia khususnya Surabaya, para peserta tersebut mengunjungi Kantor Pusat PT Pelindo III. Dari pelatihan tersebut diharapkan, para peserta akan memiliki pemahaman lebih mengenai Indonesia dan dapat mendukung kebijakan politik luar negeri RI serta membantu mempromosikan Indonesia.

Pegawai Pelindo III Banjarmasin Melek Hukum

Guna tingkatan pemahaman terkait hukum Perdata dan Tata Usaha Negara Pelindo III Cabang Banjarmasin bekerjasama dengan Kejaksaan Negeri Banjarmasin melaksanakan Penerangan Hukum Bidang Hukum Perdata dan Tata Usaha Negara kepada seluruh pegawai pada pertengahan Maret lalu Kantor Cabang Pelindo III Banjarmasin. Penerangan hukum disampaikan oleh Kepala Kejaksaan Negeri Banjarmasin-Agoes Soenanto Prasetyo dan Kasidatun Kejaksaan Negeri Banjarmasin M. Rizal Manaba.

Dengan kita memahami tugas dan fungsi dari kejaksaan maka sinergi dalam penyelesaian permasalahan hukum yang terkait dengan kepelabuhanan dapat tercapai. Dengan adanya acara ini diharapkan sebagai role models bagi cabang cabang lainnya dalam menerapkan sinergi dengan instansi bidang perdata dan hukum tata negara kedepan.



Triwulan I Delapan Kapal Pesiar Masuk Tanjung Perak

Selama kurun waktu Januari-Maret 2014, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya telah mencatat delapan kunjungan kapal pesiar. Kedelapan kapal itu yakni MS Volendam (18 Januari), MS Silver Shadow (7 Februari), MS Rotterdam (25 Februari), MS Cristal Symphony (2 Maret), MS Rotterdam (11 Maret), MS Seabourn Odyssey (17 Maret), MS Amadea (22 Maret) dan MS Rotterdam (24 Maret). Menurut data sementara, di tahun 2014 ini Pelabuhan Tanjung Perak mencatat 10 rencana kunjungan kapal pesiar. Jumlah tersebut lebih besar dari realisasi kunjungan kapal pesiar di tahun 2013 yakni empat kunjungan kapal pesiar.



Diklat Kepemimpinan Kemenhub

Sedikitnya 30 orang pejabat eselon III dan IV di lingkungan Kementerian Perhubungan ambil bagian dalam Diklat Kepemimpinan Tingkat III Angkatan XXIX yang mengambil tempat di Kantor Pusat Pelindo III. Pada kesempatan itu, seluruh peserta memperoleh pembekalan mengenai pengelolaan pelabuhan khususnya di lingkungan Pelindo III. Materi yang disampaikan berupa kepemimpinan dan peluang-

peluang bisnis dalam dunia kepelabuhanan. Tampil sebagai pembicara salah satunya adalah Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak I Nyoman Gde Saputra yang menyampaikan peran dan fungsi otoritas pelabuhan sebagai wakil pemerintah dalam pengelolaan pelabuhan. Rangkaian kegiatan diakhiri dengan kunjungan peserta diklat ke kantor Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) Pelabuhan Tanjung Perak.



penandatanganan
kesepahaman
PT Pelindo III dan
Kejaksaan RI

Atasi Masalah Hukum Pelindo III Gandeng Kejaksaan

Maraknya kasus hukum yang melibatkan suatu perusahaan menjadikan Pelindo III lebih waspada. Kewaspadaan ini bukan tanpa alasan, mengingat Pelindo III merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang rawan bersinggungan dengan hukum. Mengantisipasi hal itu, perseroan memutuskan untuk melibatkan Kejaksaan dalam mengawal kasus-kasus hukum yang melibatkan Pelindo III.

Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjantomengatakan,apayangdilakukan Pelindo III merupakan upaya dalam meningkatkan efektifitas penyelesaian masalah hukum khususnya dalam bidang perdata dan tata usaha negara. Kejaksaan diharapkan dapat membantu Pelindo III dalam hal pemberian bantuan hukum, pertimbangan hukum dan tindakan hukum lainnya.

"Pelindo III memiliki resiko bersinggungan dengan masalah hukum, baik itu sebagai penggugat maupun tergugat. Dengan adanya

kesepahaman ini nantinya risiko hukum tersebut dapat diminimalkan," katanya sesaat setelah penandatanganan kesepahaman antara Pelindo III dan Kejaksaan, awal Maret lalu.

Keputusan Pelindo III untuk menggandeng Kejaksaan juga ditujukan untuk pemulihan atau penyelamatan keuangan, kekayaan, maupun aset milik perusahaan. Sebagai perusahaan plat merah, aset perseroan cukup besar baik berupa bangunan maupun tanah. Pendapatan dan investasi perusahaan juga tak kalah besar. Hal itu membutuhkan pendampingan oleh aparat penegak hukum.

"Pelindo III sahamnya 100 persen masih milik pemerintah, artinya milik masyarakat, kita minta tolong ke Kejaksaan untuk ikut menjaga aset pemerintah," tambah Djarwo.

Jaksa Agung Muda Perdata dan Tata Usaha Negara (Jamdatun) Burhanuddin mengatakan kesepahaman yang dijalin Pelindo III dengan institusinya merupakan hal yang wajar.

Menurutnya, Pelindo III sebagai BUMN memiliki kewajiban untuk menyetor deviden kepada negara. Dengan demikian Pelindo III perlu menggenjot pendapatan agar deviden yang disetor kepada negara juga semakin besar.

"Deviden ini kan sumber APBN, nanti juga untuk kesejahteraan rakyat. Jadi pada dasarnya kesepahaman ini juga untuk kepentingan negara," katanya.

Burhanuddin menegaskan kesepahaman ini tidak akan mempengaruhi independensi Kejaksaan sebagai lembaga penegak hukum. Dia menjamin nstitusinya tetap objektif dalam menangani kasus hukum dan tidak akan terpengaruh oleh tekanan pihak manapun. (Mirah)



Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto memberikan cinderamata kepada Jamdatun Burhanuddin

gate in

Karang
Jamuang

B1

East Java

B2

B3

Madura

Titik lokasi
pengerukan Alur
Pelayaran Barat
Surabaya.

Pengerukan Alur Pelayaran Barat Surabaya *Dimulai Mei 2014*

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau Pelindo III memastikan pekerjaan pengerukan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) akan segera dimulai. Kepastian tersebut didapat setelah dilakukan penandatanganan Surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Pengerukan APBS antara Pelindo III dan Van Oord Dredging and Marine contractors BV (Van Oord). Van Oord sendiri merupakan kontraktor asal Belanda yang ditunjuk oleh Pelindo III untuk melakukan pekerjaan pengerukan APBS setelah melalui serangkaian tahap pelelangan.

Direktur Utama Pelindo III-Djarwo Surjanto mengatakan pekerjaan pengerukan APBS akan dilakukan dalam jangka waktu sekitar 1 tahun. Pekerjaan tersebut berupa pelebaran alur dari 100 meter menjadi 150 meter dan pendalaman alur hingga -13 meter *low water spring* (mLWS). Pengerukan APBS, tambahnya, telah direncanakan sejak sekitar tahun 2000 dan baru terlaksana pada tahun 2014 ini. Itu artinya, pekerjaan pelebaran dan pendalaman APBS memakan waktu hingga 14 tahun.

"Kami targetkan awal tahun 2015 mendatang pekerjaan ini sudah selesai dan APBS sudah dapat dilalui kapal-kapal berukuran besar dengan muatan yang lebih banyak", kata Djarwo sesaat setelah penandatanganan Surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Pengerukan APBS di Kantor Pusat Pelindo III awal April lalu.

Ditambahkan Djarwo, setelah pekerjaan selesai pihak Van Oord masih melakukan pemantauan dan perawatan alur selama 2 tahun. Pihaknya menyatakan, pekerjaan pengerukan APBS yang akan dimulai pada bulan Mei mendatang merupakan proyek tahap pertama dari pengerukan APBS.

"Ketika pengerukan ini berhasil dan membawa dampak yang signifikan, maka pekerjaan akan kami lanjutkan hingga nantinya APBS memiliki lebar 200 meter dan kedalaman hingga -16 mLWS," tambahnya.

Direktur Van Oord Dredging and Marine contractors BV-Peter Van Der Hulst menyatakan pihaknya siap memulai pekerjaan pengerukan APBS sesegera mungkin. Hal itu dinyatakan Peter mengingat saat ini alat-alat yang akan digunakan untuk pekerjaan pengerukan APBS telah ada di Indonesia.

"Kapal keruk kami saat ini sudah ada di sekitar Surabaya. Kapal-kapal itu akan segera bergerak ketika semuanya telah siap pada bulan Mei 2014," terangnya.

Sekilas APBS

Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) merupakan pintu masuk menuju Pelabuhan Tanjung Perak dan sekitarnya. Kondisi APBS saat ini hanya memiliki lebar 100 meter dan kedalaman -9 mLWS serta hanya terdapat satu jalur perlintasan. Bukan hanya itu saja, kapasitas APBS yang tersedia hanya 27.000 gerakan kapal. Padahal, pada tahun 2013 lalu tercatat 43.000 gerakan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak dan sekitarnya.



Menteri Infrastruktur dan Lingkungan Belanda Melanie Schultz van Haegen (kiri), Anggota Dewan Eksekutif *Van Oord Dredging and Marine contractors BV *Niels de Bruijn, Pemimpin Proyek APBS Hendiek Eko Setiantoro, Direktur *Van Oord Dredging and Marine contractors BV *Peter Van Der Hulst, Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Mahendra Siregar.

Pemimpin Proyek Alur Pelayaran Barat Surabaya Hendiek Eko Setiantoro dan Direktur *Van Oord Dredging and Marine contractors BV *Peter Van Der Hulst (tiga dan empat dari kanan) saat menandatangani Surat Perjanjian Pemborongan Pekerjaan Pengerukan APBS, Jumat (4/4).

Disinggung mengenai biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk proyek APBS ini, Djarwo menjawab jika pekerjaan ini menelan biaya sekitar USD76 juta. Dana itu diperoleh dari kas perusahaan dan pinjaman perbankan.

Pemimpin Proyek Pekerjaan APBS-Hendiek Eko Setiantoro berbicara soal teknis pekerjaan pengerukan APBS. Katanya, pipa gas eks Kodeco yang masih melintang menjadi kendala dalam pekerjaan pengerukan alur. Untuk itu, pekerjaan pengerukan akan dilakukan diluar perlintasan jalur pipa gas tersebut.

"Tahap ini kami lakukan pengerukan di empat titik lokasi di sepanjang APBS dengan perkiraan jarak total kurang lebih sekitar 19 kilometer, dengan volume pasir dan lumpur mencapai 10 juta m3," katanya.

Keterbatasan lain yang dimiliki APBS saat ini adalah tidak mampu dilewati kapal dengan *draft* lebih dari 8,5 meter. APBS hanya mampu dilewati kapal curah kering 40.000 DWT, kapal tanker 40.000 DWT, kapal LNG 20.000 DWT, dan kapal petikemas 20.000 DWT.

Dengan pengembangan APBS yang dilakukan Pelindo III, maka diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur. Itu terjadi karena adanya efisiensi biaya, mengingat kapal-kapal berukuran besar dengan volume muatan/barang yang dibawa lebih banyak dapat masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak. Setelah pelebaran dan pendalaman, APBS dapat dilewati kapal curah kering 90.000 DWT, kapal tanker 65.000 DWT, kapal LNG 60.000 DWT, dan kapal petikemas 50.000 DWT. APBS juga akan memiliki dua jalur perlintasan kapal sehingga akan memperlancar mobilitas kapal

Akses Jalan Rusak Pelindo III dan Konsorsium Bangun Jalan



Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto tengah berbincang dengan Bupati Kotawaringin Barat Ujang Iskandar menjelang peresmian.

Gabungan sembilan perusahaan yang dimotori oleh Pelindo III telah berhasil menyelesaikan pembangunan jalan akses menuju Pelabuhan Bumiharjo Kalimantan Tengah sepanjang 2,6 Km dengan biaya Rp12,78 miliar. Kesembilan perusahaan itu adalah Pelindo III, PT Sinar Alam Permai, PT Gunung Sejahtera Ibu Pertiwi, PT Tapan Nadenggan, PT Api Metra Palma, PT Kapuas Prima Coal, PT Sarana Sampit Mentaya Utama, PT Gamareksa Mekar Sari, dan PT Indotruba Tengah. Pembangunan jalan itu dilakukan karena akses jalan pada ruas tersebut rusak parah dan merupakan jalan akses satu-satunya menuju Pelabuhan Bumiharjo.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan pembangunan jalan pada ruas tersebut sangat mendesak untuk dilakukan. Oleh karenanya, Djarwo meminta kepada perusahaan-perusahaan yang berkepentingan menggunakan ruas jalan itu untuk bersama-sama dengan Pelindo III melakukan pembangunan jalan.

"Intensitas truk yang melewati jalan tersebut cukup tinggi. Baik itu pengangkut CPO, barang, batubara maupun petikemas. Untuk keselamatan muatan dan pengemudi truk maka ruas jalan itu perlu diperbaiki," kata Djarwo yang merupakan wakil gabungan perusahaan pada acara peresmian ruas jalan akses Pelabuhan Bumiharjo akhir Maret lalu.

Ditambahkan Djarwo, sebelum dilakukan pembangunan, ruas jalan tersebut berlubang bahkan tak jarang pula ditemui truk terguling di tempat itu.



Bupati Kotawaringin Barat Ujang Iskandar menandatangani prasasti jalan akses yang dibangun PT Pelindo III bersama konsorsium.



jalan akses menuju Pelabuhan Bumiharjo Kalimantan Tengah yang dibangun bersama konsorsium sepanjang 2,6 Km.



Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto bersama GM Pelindo III Kumai Bambang Fry.

Bupati Kotawaringin Barat Ujang Iskandar saat meresmikan jalan tersebut memberikan penghargaan kepada gabungan perusahaan. Selaku kepala daerah, dirinya berharap dengan selesainya pembangunan jalan maka dapat membantu meningkatkan perekonomian daerah yang dipimpinnya. Dia juga meminta kepada perusahaan-perusahaan lain yang ada di wilayahnya untuk bersama-sama pemerintah daerah membangun Kotawaringin Barat.

"Dengan selesainya jalan ini semoga akses ke pelabuhan lebih lancar, pengiriman barang juga semakin lancar dan perekonomian semakin meningkat," katanya.

Ditemui di tempat yang sama, General Manager Pelindo III Cabang Kumai Bambang Fry mengungkapkan dengan selesainya ruas jalan menuju Pelabuhan Bumiharjo maka akses ke pelabuhan itu semakin mudah. Bambang menyebutkan bahwa lebih dari 60 persen barang yang ada di Kotawaringin Barat ini dipasok melalui Pelabuhan Bumiharjo.

"Ada dua pelabuhan yang kami kelola, yakni Pelabuhan Panglima Utar di Kumai dan Pelabuhan Bumiharjo. Enam puluh persennya melalui Pelabuhan Bumiharjo," jelas Bambang.

Menurut data yang ada, tahun 2013 lalu di dua pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III itu tercatat ada 3.776 unit kunjungan kapal. Dari kapal sejumlah tersebut terdapat muatan barang sebanyak 3,9 juta ton dan petikemas sebanyak 17.298 teu's serta beberapa muatan lainnya.

Jumlah tersebut meningkat tajam jika dibandingkan dengan tahun 2009. Lima tahun lalu hanya tercatat 3.114 unit kunjungan kapal dengan

buatan barang 2,2 juta ton dan petikemas 8.301 teu's.

"Kapal-kapal yang datang ke pelabuhan kami juga semakin besar, tahun 2013 bobot kapal mencapai 6,1 juta GT sedangkan tahun 2009 hanya 3,6 juta GT," lanjutnya.

Bambang optimis jika arus kapal dan barang di dua pelabuhan yang dikelolanya akan terus meningkat seiring dengan pengembangan yang dilakukan oleh Pelindo III khususnya di Pelabuhan Bumiharjo.

Perdalam Alur

Meningkatnya aktivitas bisnis di Kabupaten Kotawaringin Barat dengan komoditi unggulan yang tak lain adalah Crude Palm Oil (CPO) dan turunannya menimbulkan konsekuensi dukungan infrastruktur yang memadai untuk mendukung kegiatan pengiriman barang. Komoditi berorientasi ekspor itu sebagian besar dilayani di Pelabuhan Bumiharjo, Kalimantan Tengah. Akan tetapi, lagi-lagi kendala infrastruktur menjadi kendala yang menghambat laju ekonomi di kawasan tersebut.

Setelah akses darat ke Pelabuhan Bumiharjo berhasil ditangani, kini akses laut/sungai mulai dipikirkan. Pelabuhan Bumiharjo terletak di sepanjang Sungai Kumai yang memiliki kedalaman hanya -4 meter LWS. Padahal arus barang khususnya CPO di pelabuhan tersebut semakin tahun semakin meningkat. Tahun ini saja, di pelabuhan itu kembali dibangun dermaga CPO untuk menunjang kegiatan pengangkutan CPO yang terus meningkat.

"Potensi ekspor CPO dari kawasan ini cukup besar, perlu ada dukungan baik dari para pengusaha dan pemerintah daerah untuk ikut memikirkan bagaimana agar pengiriman komoditas tersebut dapat berjalan lancar baik di darat maupun di laut/sungai," kata Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto.

Atas pemikiran itu, Djarwo akan kembali mengajak konsorsium yang telah berhasil membangun jalan akses darat ke Pelabuhan Bumiharjo untuk bersama-sama melakukan pendalaman alur Sungai Kumai. Dia menyatakan akan membangun komunikasi kembali dengan para pengusaha dan berharap dukungan pemerintah daerah untuk turut serta dalam upaya pendalaman alur Sungai Kumai tersebut.

"Dalam pendalaman alur ini sangat dibutuhkan peran pemerintah daerah. Untuk hal ini Pelindo III sudah punya pengalaman, yakni bermitra dengan Pemkot Banjarmasin membuat anak perusahaan yang menangani alur Sungai Barito," jelasnya.

Menanggapi pernyataan Direktur Utama Pelindo III, Bupati Kotawaringin Barat Ujang Iskandar menyatakan akan mendukung jika gabungan para pengusaha berniat akan memperdalam Sungai Kumai. Menurutnya kemitraan yang telah terjalin dalam pembangunan jalan perlu dilanjutkan untuk memikirkan akses lain menuju ke Pelabuhan Bumiharjo yakni alur pelayaran.

"Memajukan ekonomi daerah itu memang perlu peningkatan sarana prasarana lalu lintas. Baik lalu lintas darat, laut dan udara. Semoga keinginan untuk memperdalam alur Kumai dengan konsorsium ini dapat terwujud," kata Bupati.

Sebelumnya, wacana pendalaman alur Sungai Kumai ini sebenarnya juga tengah direncanakan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Kumai pada tahun 2014 ini. Pada 2013 lalu, pihak KSOP juga telah melakukan pemeliharaan alur Sungai Kumai di sekitar muara Sungai Kumai guna memperlancar lalu lintas kapal besar yang masuk dan keluar dari Sungai Kumai. (Mira)

Direktur
Gratifikasi Komisi
Pemberantasan
Korupsi (KPK)
Giri Suprpdiono
memberikan
penjelasan dan
sosialisasi.

Cegah Korupsi

Pelindo III Datangkan KPK

Dalam rangka mewujudkan komitmen sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang selalu patuh dan menerapkan prinsip tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance) serta dalam rangka pengendalian gratifikasi guna mendukung upaya pemberantasan tindak pidana korupsi di lingkungan perusahaan, Pelindo III bersama dengan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) melakukan kerjasama dalam pengendalian gratifikasi di lingkungan Pelindo III.

Kerjasama tersebut dituangkan dalam penandatanganan pernyataan komitmen untuk pengendalian gratifikasi yang dapat mengarah pada tindak pidana korupsi. Komitmen itu ditandatangani bersama oleh Komisaris Utama Pelindo III, Direktur Utama Pelindo III, Ketua Umum Serikat Pegawai Pelindo III (SPPI III) dan Direktur Gratifikasi Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Giri Suprpdiono.

Kegiatan yang diawali dengan acara sosialisasi tentang pengendalian gratifikasi oleh Direktur Gratifikasi KPK-Giri Suprpdiono dilakukan di Auditorium Bromo Lantai V Kantor Pusat Pelindo III dan dihadiri oleh Komisaris Utama Pelindo III, Direksi

Pelindo III, para Pejabat Struktural/Fungsional Kantor Pusat Pelindo III, General Manager Cabang Tanjung Perak dan Gresik beserta para Managernya, para Direksi dan Dewan Komisaris Anak Perusahaan, yaitu Direksi PT Terminal Petikemas Surabaya, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia, PT Pelindo Marine Service, PT Terminal Teluk Lamong, PT Portek Indonesia, PT Pelindo Daya Sejahtera, dan PT Rumah Sakit PHC.

Direktur Personalia dan Umum-A. Edy Hidayat N menyatakan bahwa dengan kegiatan sosialisasi dan penandatanganan komitmen pengendalian gratifikasi tersebut, diharapkan seluruh insan Pelindo III memiliki pemahaman yang jelas mengenai gratifikasi, serta menjaga konsistensi pelaksanaan pengendalian gratifikasi di lingkungan PT Pelindo III dalam rangka menegakkan prinsip good corporate governance, membangun profesionalisme, serta melakukan pencegahan korupsi.

"Saat ini Pelindo III telah memiliki peraturan yang mendukung terhadap upaya pengendalian gratifikasi", jelas Edy. Edy Hidayat lebih lanjut merinci, "peraturan itu meliputi : Board Manual; Code of Corporate Governance (CCG); Code of Conduct yang saat ini sudah memuat larangan gratifikasi, suap, hadiah; Whistle Blowing System (WBS); serta Peraturan tentang Biaya Promosi". Pelindo III



dari kiri ke kanan
(Penandatanganan
komitmen
bersama) : Ketua Umum Serikat
Pegawai PT Pelindo III (SPPI III) M.
Fatkur Roji, Komisaris Utama PT Pelindo III
Imam Zaki, Direktur
Gratifikasi Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Giri
Suprpdiono,
Direktur Personalia dan Umum PT Pelindo III A Edy Hidayat N)

saat ini juga tengah dilakukan penilaian sebagai BUMN Bersih sebagaimana yang diatur dalam Surat Edaran Menteri BUMN nomor: 5 tahun 2013.

Dalam sambutannya, Edy berharap kegiatan tersebut mampu menjadi inspirasi bagi seluruh insan Pelindo III untuk menjadi pribadi yang bersih, jujur, amanah dan berintegritas dalam melaksanakan tugas, serta mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan sehingga dalam melaksanakan tugas tidak akan dihadapkan pada masalah-masalah hukum khususnya tindak pidana korupsi.

Direktur Gratifikasi Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Giri

Suprpdiono dalam kesempatan tersebut mengungkapkan bahwa penandatanganan komitmen yang dilakukan di Pelindo III tersebut merupakan penandatanganan yang ke-82 terhadap Lembaga Pemerintah, BUMN/BUMN. Dalam penjelasannya, Giri menyebutkan salah satu penyebab korupsi juga bisa disebabkan kurangnya transparansi. Korupsi terbangun karena tidak adanya transparansi, termasuk juga di antaranya gaji yang minim bisa berpotensi korupsi.

"Banyak yang menganggap bahwa gratifikasi itu bukan merupakan tindak korupsi" jelas Giri. Dalam pemaparannya Giri Suprpdiono mengingatkan,

gratifikasi ini sering terjadi dalam kinerja para pejabat negara. "Hati-hati kalau dalam acara tertentu seseorang menerima pemberian apapun bentuknya baik uang, rumah, kendaraan atau yang sekarang sudah berpindah pada layanan seks dari seseorang yang berkaitan dengan urusan tertentu bisa-bisa terjatuh pasal gratifikasi, dan itu KPK akan membudikannya" papar Giri Suprpdiono. Untuk mencegah agar seseorang agar tidak terjatuh kasus gratifikasi menurutnya agar melaporkan berapapun nilai pemberian dari pihak lain, atau dalam bentuk apapun pemberian seseorang kepada KPK.

Giri juga menyebutkan bahwa sampai dengan saat ini, KPK telah menangani kasus korupsi sebanyak 396 perkara, dengan rincian terdiri atas 114 pejabat eselon, 73 anggota DPR/DPRD, 94 Swasta, 35 Walikota/Bupati/Wakil, 11 Kepala Lembaga/Kementrian, 10 Gubernur, 9 Hakim, 7 Komisioner, 4 Duta Besar, dan sisanya sebanyak 39 lainnya.

Kegiatan tersebut agak istimewa dan berbeda dibandingkan dengan penandatanganan komitmen yang dilakukan di perusahaan lain, di mana pada umumnya hanya ditandatangani oleh salah satu Direksi saja. Dalam penandatanganan komitmen di Pelindo III tersebut, komitmen pengendalian gratifikasi ditandatangani bersama oleh Dewan Komisaris, Direksi dan Serikat Pegawai Pelindo III. (Berlian)



dari kiri ke kanan (Pasca penandatanganan
komitmen bersama) : Ketua Umum Serikat Pegawai PT Pelindo III (SPPI
III) M. Fatkur Roji, Komisaris Utama PT Pelindo III Imam Zaki,
Direktur Gratifikasi Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) Giri
Suprpdiono, Direktur Personalia dan Umum PT Pelindo III A Edy Hidayat
N).



TPKS Perpanjang Waktu Pelayanan Dokumen

Kinerja Terminal Petikemas Semarang (TPKS) kian serius, dengan terus melakukan perbaikan untuk dapat meningkatkan kinerja sekaligus menunjang kelancaran di dalam pelayanan Job Order bagi kepentingan pengguna jasa, salah satunya dengan melakukan penambahan jam pelayanan loket Ekspor maupun Impor, meski baru memasuki tahap uji coba.

Uji coba yang dilakukan selama bulan maret 2014 tersebut dilakukan 3 hari sepekan yaitu pada hari Rabu, Kamis dan Jumat. Pelayanan yang sebelumnya beroperasi 9 jam kini diperpanjang hingga pukul 8 malam. Sedangkan hari sabtu pengajuan dokumen dilayani hingga jam 5 sore yang sebelumnya hanya sampai jam 12 siang saja. Hal tersebut dilakukan dengan menerapkan sistem shift kepada para petugas pelayanan dokumen dan akan diberlakukan secara efektif per 1 April mendatang.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Manager Operasi-Edy Sulaksono, bahwa semua dilakukan untuk meningkatkan pelayanan kepada

para pengguna jasa yang terkadang masih menginginkan pelayanan di luar jam kerja.

"Terkadang di sore hari saat jam kerja pelayanan loket sudah selesai, EMKL ini masih menginginkan untuk dilayani," terang Edy. "nah atas masukan dari beberapa pengguna jasa kita wujudkan keinginan mereka dengan melakukan penambahan jam pelayanan loket," tambahnya.

Uji coba penambahan jam loket pelayanan Ekspor Impor ini dilakukan sebagai langkah awal proses adaptasi perusahaan serta guna melihat respons para pengguna jasa terhadap penambahan jam pelayanan yang direncanakan.

"Pelayanan loket ini akan diberlakukan secara efektif per 1 April mendatang pada hari Senin – Jumat pelayanan dimulai pada pukul 08.00 – 20.00 WIB sedangkan khusus untuk hari Sabtu pelayanan hanya sampai pukul 17.00 WIB sesuai dengan keputusan yang tercantum di dalam surat edaran," ungkap Manager yang pernah bertugas di Banjarmasin tersebut.

Terkait dengan jenis pelayanan job order, pihaknya menuturkan bahwa pelayanan berlaku bagi pengurusan job order Ekspor/Impor dan job order Behandle. Sedangkan untuk kecepatan pelayanan dokumen, TPKS mampu menyelesaikan rata-rata satu menit lebih cepat dari target 3 menit per satu dokumen mulai ajuan diterima petugas hingga cetak job order.

Kebijakan penambahan jam pelayanan loket ini semoga dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan terhadap setiap pengguna jasa yang akan melakukan ekspor maupun impor tanpa memikirkan kembali keterbatasan waktu yang selama ini sering dianggap sebagai suatu kendala, serta dengan adanya program tersebut diharapkan dapat menimbulkan respons positif dari pengguna jasa yang secara tidak langsung juga dapat mempengaruhi tingkat ekonomi daerah terutama di bidang ekspor impor kedepannya. (Jamrud)



Prasasti pembangunan jembatan bantuan Bina Lingkungan Pelindo III



Sebagai salah satu bentuk kepedulian kepada lingkungan strategisnya, Pelindo III membantu desa terisolir dengan jembatan

Jembatan Kecil Berdayaguna Besar

PROGRAM Bina Lingkungan yang digelar oleh Pelindo III, semakin luas menjangkau lingkungan strategis ke berbagai 17 cabang pelabuhan yang dikelolanya.

Salah satunya adalah bantuan jembatan untuk desa terisolir di desa Palpitu, Kecamatan Wongsorejo, Kabupaten Banyuwangi. Jembatan berukuran 6 X

1,2 meter tersebut, dibangun dengan biaya senilai Rp.214 juta dan dikerjakan dalam waktu yang tak lebih dari satu bulan dengan melibatkan masyarakat setempat.

"Jembatan ini memang berukuran kecil, tetapi mempunyai peran cukup besar dalam rangka memperlancar mobilitas penduduk yang sebelum ini selalu terkendala bila hendak mengangkut hasil kebun, tegalan dan sawah mereka untuk diangkut dan dijual ke kota" tutur General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Wangi Bangun Swastanto kepada Reporter Dermaga yang pada pertengahan Maret lalu melakukan liputan ke Bumi Gandrung Banyuwangi.

Dijelaskan, bahwa desa Palpitu yang cukup subur itu, dikenal sebagai penghasil jagung, cabe, singkong, papaya dan kacang-kacangan yang cukup melimpah, tetapi hasil panennya tak mungkin dikonsumsi oleh penduduk setempat. Satu-satunya cara adalah dengan menjual di pasar di ibukota kecamatan Wongsorejo atau bahkan ke ibukota kabupaten Banyuwangi yang sangat membutuhkan pasokan bahan-bahan makanan seperti tersebut.

Namun, kendala yang dihadapi adalah desa Palpitu terpisah oleh jurang yang cukup dalam sebagai pemisah dengan akses jalan ke luar daerah mereka. Pada waktu musim kemarau, jurang itu cukup berbahaya bila dilewati oleh kendaraan bermotor roda dua pengangkut hasil bumi. Sementara pada musim penghujan, jurang tersebut berubah menjadi sungai yang cukup dalam, hingga untuk melewatinya harus dengan jalan memutar yang cukup jauh, hingga sekitar 7 Km ke arah utara, yang menghabiskan waktu sekitar satu jam perjalanan.

"Dengan adanya bantuan jembatan dari Pelindo III Cabang Tanjung Wangi, masyarakat Palpitu mengucapkan terimakasih



karena telah terbebas dari keterasingannya selama ini, akibat adanya hambatan jurang" tutur Sapari (37 tahun), penduduk Palpitu.

Penyerahan bantuan dua jembatan itu kepada Bupati Banyuwangi Abdullah Azhar Anas, dilakukan oleh Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono berbareng dengan upacara penandatanganan Memorandum of Understanding (MoU) pengembangan Kawasan Industri Terpadu di Kampe (Banyuwangi Industrial Estate Kampe, BIEK), bertempat di halaman kantor PT Perkebunan Negara XII di Glenmore yang disaksikan oleh Menteri Negara Badan Usaha Milik negara (Meneg BUMN) Dahlan Iskan.

"Dua unit jembatan penghubung desa Palpitu dengan "dunia luar" merupakan salah satu wujud perhatian Pelindo III terhadap masyarakat di Kabupaten Banyuwangi sebagai back up area Pelabuhan Tanjung Wangi. Dilihat sekilas, jembatan tersebut memang berukuran kecil, tetapi ternyata mempunyai daya guna yang cukup besar artinya bagi masyarakat penghuni desa Palpitu dan sekitarnya yang umumnya bermata pencaharian sebagai petani kecil" jelas Direktur Keuangan Pelindo III kepada Dermaga, di sela-sela acara penyerahan.

Penyerahan bantuan jembatan itu, juga dihadiri oleh GM Pelindo III Tanjung Wangi Bangun-Swastanto serta Asisten Hubungan Antar Lembaga Sekretaris Perusahaan (ASP Ambaga) Kantor Pusat Pelindo III Mohammad Nizar. (Kalimas)

Tingkatkan Daya Tampung Penumpang Stasiun Kotabaru Malang Dipercantik

Pertumbuhan penumpang kereta api (KA) dalam dua tahun terakhir ini mengalami lonjakan yang cukup besar. Hal ini yang menyebabkan banyak stasiun kereta yang overload (kelebihan penumpang) dan berakibat mengurangi kenyamanan.

Sejumlah stasiun di Daerah Operasi (Daops) 8 telah mengalami pertumbuhan Penumpang yang cukup besar. Sebut saja Stasiun Gubeng, Pasar Turi (Surabaya), dan Kota Baru (Malang). Ketiga stasiun besar ini merupakan sentra penumpang di masing-masing kota atau sebagai hub.

Stasiun Kotabaru Malang, sudah tidak mampu lagi menampung beban penumpang. Hal ini tidak lepas dari bertambahnya sejumlah perjalanan kereta dari berbagai jurusan. Sebut saja penambahan tujuan Jakarta, Banyuwangi, dan Jogjakarta.

Saat ini Stasiun Kotabaru hanya mampu menampung penumpang sekitar kurang dari seribu perharinya. Sementara arus penumpang sudah mencapai 1.700 penumpang perharinya. Hal ini yang menyebabkan PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi (KAI Daops) 8 melakukan revitalisasi.

PT KAI Daops 8 memiliki lahan yang cukup luas untuk dikembangkan di sisi timur stasiun. Saat ini sebagian dari lahan tersebut masih berdiri bangunan dan ditempati pensiunan karyawan KAI. Nantinya akan kita lakukan pembongkaran untuk pengembangan stasiun," kata Manajer Humas PT KAI Daops 8, Sri Winarto (5/3/2014) di ruang kerjanya.

Terlebih dahulu PT KAI Daops 8 melakukan sosialisasi kepada penghuni. Tahap berikutnya melakukan pembongkaran, sebelum dilanjutkan proses pembangunan fisik. PT KAI Daops 8 berharap tahun ini sudah tuntas tahap sosialisasi dan pengosongan lahan guna memasuki fase berikutnya.

Lahan sisi timur stasiun seluas 16 ribu meter persegi itu akan disulap menjadi stasiun modern. "Tidak hanya untuk pelayanan penumpang saja. Kedepan disediakan ruang komersial untuk memberi nilai tambah. Tetapi belum pasti apakah juga untuk perkantoran, masih kita tunggu," lanjutnya.

Lay out stasiun modern ini memberi jaminan kenyamanan pelayanan kepada penumpang. Mulai dari lahan parkir, ruang tunggu, reservation room (ruang reservasi), dan pelayanan lainnya. "Alurnya sudah diatur, sehingga nantinya penumpang bisa menikmati gedung baru ini," tegasnya.

Revitalisasi gedung baru ini tidak serta merta membongkar gedung lama disisi barat stasiun. Sebab gedung eksisting merupakan heritage kelas A dan tidak boleh dibongkar. Gedung ini nantinya dijadikan kantor perusahaan dan gudang.

Sebab gedung sisi barat atau eksisting, tidak memungkinkan untuk dikembangkan. Selain karena ruang tunggu yang terbatas, lahan parkir berbatasan langsung dengan badan jalan. Hal ini yang kerap menimbulkan kemacetan pada saat terjadi peak season.

Dengan perubahan akses menuju stasiun melalui sisi timur, memberi keleluasaan bagi penumpang untuk berinteraksi langsung dengan sarana transportasi. "Tidak perlu cemas, terjadi stagnasi di sisi jalan raya akibat lonjakan penumpang. Sebab, perluasan area parkir di gedung baru ini sudah diperluas," terang pria kelahiran Malang itu.

Sejauh ini PT KAI Daops 8 belum bisa menjelaskan detail alokasi anggaran yang disediakan. Menurut Sri Winarto, kebijakan tersebut merupakan wewenang kantor pusat PT KAI. "Kapasitas kami sebagai pelaksana, terkait kebijakan adalah wewenang kantor pusat," tutupnya.

Stasiun Kotabaru Malang ini bisa jadi sebagai proyek percontohan pengembangan stasiun modern. Disejumlah kota di pulau Jawa, banyak stasiun yang sudah membutuhkan pengembangan. Itu disebabkan peningkatan volume penumpang dalam dua tahun terakhir ini.



Stasiun Kotabaru Malang dari depan

Tetapi untuk pelayanan Stasiun Kotabaru ini meniru Stasiun Gubeng Surabaya. Dimana untuk kereta komersil (eksekutif dan bisnis) melalui pintu timur atau Gubeng Baru. Sedangkan untuk kereta lokal dan ekonomi melalui sisi barat atau Gubeng Lama.

Nantinya Kotabaru ini sepenuhnya untuk pelayanan penumpang. Sedangkan untuk pelayanan kereta barang (kargo, petikemas, dan curah cair) dikonsentrasikan di Stasiun Kotalama Malang. Saat ini pengembangan Stasiun Kotalama Malang on progress.

Revitalisasi Kotabaru ini diperkirakan setelah Kotalama tuntas dilakukan perluasan area container yard (CY/ lapangan penumpukan). Tetapi dari pihak PT KAI Daops 8 revitalisasi stasiun modern Kotabaru dilakukan paling lambat awal 2015. (kalimas)



Suasana didalam Stasiun Kotabaru Malang

Promosikan Bali Pelindo III Gelar Festival Jazz

para teknisi sedang melakukan persiapan dan cek sound sebelum benoa port jazz festival dimulai



Sederet musisi jazz papan atas nasional ambil bagian dalam meramaikan Benoa Port Jazz Festival 2014 yang digelar di Terminal Penumpang Pelabuhan Benoa, Bali, akhir Maret lalu. Mereka adalah Tompi, Barry Likumahu Project (BLP) and Benny Likumahu featuring Monita Tahalea, Endah N Resha, Syaharani and Queen Fireworks, Balawan Batuan Etnic, Jampiro Jazz Band, dan Kanelop. Para musisi itu menghibur ratusan pecinta jazz di sebuah panggung dengan latar belakang kapal pesiar Azamara Journey yang sedang bersandar di Pelabuhan Benoa.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan penyelenggaraan Benoa Port Jazz Festival 2014 merupakan bagian dari bentuk kepedulian perusahaan untuk ikut mempromosikan Pulau Bali kepada wisatawan. Itu menyusul semakin meningkatnya kinerja perusahaan dalam mendukung kelancaran arus logistik nasional. Menurutnya, Pelabuhan Benoa merupakan pintu masuk wisatawan asing dengan menggunakan kapal pesiar. Untuk itu keberadaan Pelabuhan Benoa perlu diketahui oleh masyarakat, baik lokal maupun masyarakat internasional.

"Setiap tahun jumlah wisatawan dan kapal pesiar yang singgah di Pelabuhan Benoa semakin meningkat. Hal ini perlu disosialisasikan kepada masyarakat, bahwa Indonesia punya pelabuhan yang bisa digunakan sebagai pintu masuk wisatawan asing dan tempat bersandarnya kapal pesiar," kata Djarwo.

Ketua penyelenggara Benoa Port Jazz Festival 2014-Prasetyo menambahkan Bali sebagai ikon wisata di Indonesia memiliki beberapa



dari kiri ke kanan : Pasca penyerahan charity (GM Pelindo III Benoa Ali Sodikin, Istri Walikota Denpasar, Kadis Sosial Prop. Bali Nyoman Wenten dan Dirkeu Pelindo III Wahyu Suparyono)



konferensi pers Benoa Port Jazz Festival di Black Canyon Coffee Kuta, Bali. Dari kiri ke kanan: Rommy Febriansyah Direktur Keuangan Suara Surabaya Media, Prasetyo Ketua Steering Committee Benoa Port Jazz Festival, dan Doty Sekretaris Perusahaan PT Pelindo III

pintu masuk.

Selama ini, para wisatawan asing yang masuk ke Pulau Dewata masih mengandalkan Bandar Udara Ngurah Rai sebagai pintu masuk mereka. Pelabuhan Benoa, lanjutnya, akan terus dikembangkan sehingga nantinya kapal pesiar asing akan terus berdatangan ke pelabuhan tersebut. "Benoa Port Jazz Festival 2014 merupakan salah satu cara yang kami gunakan untuk menarik kunjungan kapal pesiar ke Pelabuhan Benoa," kata Prasetyo.

Senada dengan Prasetyo, General Manager Pelindo III Cabang Benoa Ali Sodikin mengungkapkan jumlah kunjungan kapal pesiar di Pelabuhan Benoa dari tahun ke tahun semakin meningkat. Tahun 2010 misalnya, saat itu tercatat 28 kunjungan kapal pesiar dengan 13.683 wisatawan. Jumlah itu meningkat di tahun 2011 dengan 35 kunjungan kapal pesiar dan 21.279 wisatawan.

Jumlah angka kunjungan kapal pesiar di tahun 2012 tak berbeda dengan tahun 2011. Hanya saja jumlah wisatawan yang diangkut lebih besar. Saat itu tercatat 27.523 wisatawan asing yang masuk melalui Pelabuhan Benoa.

"Tahun 2013 kemarin ada 41 kapal pesiar dengan jumlah wisatawan 39.105 orang. Sedangkan tahun ini direncanakan akan ada 58 kapal pesiar yang masuk ke Pelabuhan Benoa," tambahnya.

Ali optimis jumlah kunjungan kapal pesiar akan semakin meningkat di tahun-tahun yang akan datang. Terlebih, belum lama ini Pelabuhan Benoa dianugerahi penghargaan oleh masyarakat internasional sebagai Best Port Welcome Cruise Insight 2013 Award di Miami, Amerika Serikat. Pelabuhan Benoa dinilai baik dalam memberikan pelayanan kepada para penumpang kapal pesiar.

Pelayanan itu antara lain sambutan yang hangat kepada para

wisatawan saat pertama menginjakkan kaki di Pelabuhan Benoa yang disambut dengan tari-tarian daerah, fasilitas terminal penumpang yang memadai, hingga kemudahan akses transportasi bagi mereka yang tidak ikut dalam tour.

"Fasilitas juga kami tambah dan perbaiki, seperti pembangunan ponton, perkuatan dermaga, pembangunan mooring dolphin, hingga pendalaman turning basin. Itu kami lakukan dengan harapan kapal-kapal pesiar semakin berdatangan," pungkasnya.

Selepas sukses dengan pergelaran Benoa Port Jazz Festival, Pelindo III berencana menggelar acara serupa di pelabuhan-pelabuhan lain khususnya pelabuhan yang menjadi tujuan kapal pesiar. (Mirah)

Aksi Tompi di atas panggung (kiri), Endah & Reza kompak di main stage BPJF.



Musisi Jazz Indonesia Ramaikan Benoa Port Jazz Festival

Salah satu penyanyi jazz Indonesia yang tampil malam itu, Syaharani mengaku begitu antusias untuk tampil di Benoa Port Jazz Festival. Arek Malang itu mengatakan dirinya sudah beberapa kali menghibur penumpang kapal pesiar di Indonesia maupun di luar negeri.

Tapi untuk sambutan penumpang kapal pesiar di Pelabuhan Benoa, Syaharani mengaku, ini baru yang pertama kalinya. "Saya akan membawakan beberapa lagu jazz yang bernuansa cozy dan mainstream jazz," katanya.

Audiens kapal pesiar Azamara Journey yang rata-rata berusia lanjut dan dalam kondisi lelah karena perjalanan panjang membuat Syaharani memang harus pintar-pintar memilih lagu.

Sebagaimana diketahui, Syaharani and Queen baru saja merilis album ketiga bertajuk Selalu Ada Cinta awal Maret 2014 lalu.

Benoa Port Jazz Festival lalu dikejutkan dengan kedatangan musisi jazz asal Inggris yang juga pelatih piano Jammie Cullum. Duncan McKey sore ini datang ke Benoa untuk melihat penampilan kawannya, Balawan yang tampil bersama Batuan Ethnic.

McKey mengaku sangat antusias melihat touch style gitar Balawan yang diramu nada-nada pentatonis gamelan dari Batuan Ethnic.

"Even ini (Benoa Port Jazz Festival-Red) dikemas sangat menarik, menampilkan warna tradisional sekaligus jazz mainstream dalam satu panggung," katanya.

Duncan McKey mengajar piano Jammie Cullum sekitar tahun 1997 di Wiltshire, Inggris. Waktu itu Jammie Cullum masih berusia sekitar 17 tahun. McKey ingat betul, Jammie Cullum punya bakat musikalitas luar biasa.

"Dia mampu memainkan komposisi rumit piano dengan sekali mendengarkan rekamannya. Wajahnya yang good looking membuat dia cepat terkenal," katanya.

Duncan McKey sendiri mengaku kaget setelah anak didiknya terkenal. Dia sudah pindah ke Singapura saat Jammie Cullum populer di blantika musik dunia.

Salah satu penampilan yang paling ditunggu Barry Likumahuwa Project atau BLP menyajikan musik jazz yang membuat para penonton tidak tahan untuk tidak goyang. Rangkaian musik rancak dari berbagai album



mulai Goodspell sampai dengan #innerlight.

Barry Likumahuwa berhasil menyentuh emosi penonton lokal saat cabikan bassnya mengalunkan lagu lirik Indonesia Pusaka. BLP tampil dengan format lengkap, kali ini Jonas Wang (drums), Doni Joesran (keyboards) Henry Budidharma (gitar), Dennis Junio (saxophone) dan Barry Likumahuwa (bass).

Single-single yang dimainkan di Benoa kali ini diantaranya Saat kau milikku, Cinta Abadi, dan Generasi Synergy, Unity, dan Beranjak Pergi.

Sementara itu para turis penumpang kapal pesiar Azamara Journey tampak bergoyang di atas dek kapal mengikuti

hentakan irama BLP.

Penampilan Endah n' Rhessa- dan Tompi menjadi pamungkas suguhan malam itu. Endah n' Rhessa dan Tompi benar-benar menutup Benoa Port Jazz Festival dalam suasana hangat. Penampilan Endah n' Rhessa dengan gayanya yang komunikatif dengan penonton dan 'parade romantisme' di atas panggung membuat sejumlah penonton 'gemas'.

Atmosfer 'cinta' di Pelabuhan Benoa makin terasa kental setelah Endah n' Rhessa menyanyikan hits mereka When You Love Someone. Tak sedikit penonton yang hanyut dalam petikan gitar komposisi ini.

Atraksi romantis juga dipertontonkan saat pasangan suami istri ini saling berbagi gitar untuk dimainkan sambil berpelukan. Ini memang gaya khas mereka di atas panggung.

Sesi terakhir Benoa Port Jazz Festival menampilkan Tompi yang juga tak kalah hangat. Komunikasinya yang penuh humor disambut penonton dengan ikut bernyanyi bersama. Kelebihan penyanyi ini, improvisasi suara unik yang diikuti suara alat musik pengiring trompet dan saksophone. Sementara itu para turis penumpang kapal pesiar Azamara Journey tampak ikut bergoyang mengikuti irama musik yang dibawakan para artis di pelabuhan. Benoa Port Jazz Festival menjadi bukti bahwa pelabuhan yang biasanya identik dengan suasana panas dan gersang bisa menjadi hangat dengan sentuhan musik jazz. (Berlian dari SSNet)



Penampilan artis di Benoa port Jazz Festival

Endah & Reza berparade romantisme

suasana pelabuhan probolinggo

Moratorium ekspor pasir besi, menjadi tantangan Cabang Probolinggo yang sejak tahun lalu mulai meraih laba usaha

Mendulang Asa di Tanjung Tembaga

PROGRAM Manajemen Pelindo III dalam memacu kinerja cabang, agar pada tahun ini tak lagi terdapat cabang yang menderita rugi, tampaknya kian mendekati keberhasilan. Sebab, sejak tahun 2013 lalu, Cabang Probolinggo yang selama ini hampir selalu tak mampu memberikan kontribusi positif bagi pendapatan perusahaan, sejak tahun lalu sudah mulai mampu keluar dari ambang kesulitan yang dialami.

"Ketika saya mendapat penugasan sebagai General Manager Cabang Probolinggo awal tahun lalu, target yang ditetapkan dalam Rapat Kerja Anggaran (RKA) adalah untuk berhasil membukukan laba sekitar Rp.900 juta. Terus terang saya kaget, karena selain tidak ikut terlibat pada penyusunan anggaran, sepanjang yang di ketahui selama ini Probolinggo dikenal sebagai salah satu di antara cabang-cabang yang selalu mengalami kerugian" tutur GM Pelindo III Cabang Probolinggo-Kardi Suwito kepada Reporter Dermaga yang pertengahan Maret lalu melakukan liputan ke Tanjung Tembaga Probolinggo.



Dalam data yang didapat, selama tiga tahun terakhir (2010, 2011 dan 2012) Cabang Probolinggo, selalu mengalami kerugian pada kisaran Rp.1 miliar tiap tahunnya, dengan rincian: Tahun 2010 dengan pendapatan bersih Rp.3.226.410.000 dan total biaya Rp.4.593.700.000, berarti menderita rugi Rp.1.367.287.000. Untuk tahun 2011 dengan total pendapatan sebesar Rp.2.770.521.000, tetapi biaya yang dikeluarkan mencapai Rp.3.722.680.000, maka kerugian yang diderita sempat menyusut menjadi "hanya" Rp.952.139.000. Kemudian pada tahun 2012,

ilustrasi

Implementasi MoU

"Berkat kerja keras seluruh staf, pelaksana bahkan pegawai KSO di Pelindo III Cabang Probolinggo, pelabuhan yang pernah dijuluki sebagai "spesialis rugi" ini, pada tahun 2013 yang lalu justru berhasil mencatat laba usaha hingga pada kisaran Rp.1 miliar. Bagi cabang-cabang pelabuhan besar seperti Tanjung Perak, Banjarmasin dan Tanjung Emas, besaran laba tersebut mungkin tidak ada artinya, karena setiap tahunnya mereka terbiasa mencatat laba hingga ratusan miliar rupiah. Tetapi bagi Cabang Probolinggo, angka tersebut sangat berarti, karena raihan itu memberi bukti bahwa bila dilandasi kesungguhan dan kerja keras, tak ada kata tidak mungkin" tutur General Manager Pelindo III Cabang Probolinggo.

Ucapan tersebut bukan dalam konotasi sikap jumawa, karena kemudian ia menjelaskan bahwa raihan tersebut utamanya dicapai berkat peluang yang muncul pada waktu itu. Yaitu pemanfaatan lahan penumpukan serta handling curah kering berupa pasir besi asal Lumajang, yang diekspor lewat Pelabuhan Tanjung Tembaga ke China. Kegiatan ini dilakukan dalam rangka implementasi Memorandum of Understanding (MoU) antara Dinas Perhubungan Jawa Timur

selaku pengelola dermaga baru yang dibangun dengan biaya APBN di Tanjung Tembaga dengan total pendapatan bersih yang dicapai adalah Rp.2.919.312.000, dengan biaya sebesar Rp.4.046.262.000, berarti kembali terjadi kerugian sebesar Rp.1.126.950.000.

"Dengan kegiatan ini, ditambah terjadinya kunjungan lima call kapal-kapal berbendera asing pengangkut wisatawan mancanegara (wisman) yang berlabuh di perairan Pelabuhan Tanjung Tembaga, maka Cabang Probolinggo berhasil memperoleh pendapatan yang cukup lumayan. Apalagi di tahun 2013 lalu, di perairan Pelabuhan Probolinggo juga terjadi kunjungan sebanyak lima cruise call yang selain membayar biaya labuh, juga terjadi kontribusi pendapatan dari pas pelabuhan. Pada hal, untuk tahun 2013 kunjungan cruise ke Probolinggo hanya ditarget sampai 2 call saja" jelas Kardi Suwito yang di kalangan pegawai Pelindo III juga dikenal sebagai penggiat sepak bola.

Yang jadi pemikiran serius GM Pelindo III Cabang Probolinggo saat ini, adalah adanya ketentuan pemerintah terkait moratorium ekspor pasir besi, dengan hanya memperbolehkan eksportasi hasil tambang yang telah lebih dulu mengalami proses pengolahan, serta larangan ekspor bahan tambang termasuk pasir besi dalam kondisi "mentah". Padahal hanya dengan masa pengoperasian lapangan penumpukan dan handling selama lima bulan di tahun 2013, Pelindo III Probolinggo telah berhasil meraih pendapatan yang menempatkannya pada jajaran cabang yang mampu memberikan kontribusi positif bagi perusahaan. Seperti diketahui, selain menangani pasir besi sebanyak 200.000 ton, di tahun 2013 Pelindo III Cabang Probolinggo juga telah berhasil menghandel 220.000 ton

batubara untuk pasokan energi non BBM bagi perusahaan-perusahaan yang terdapat di back up areanya, seperti industri kimia Cheil Jeddang, Pamolive Adhesive Industries, dan pabrik-pabrik prosesing makanan/obat-obatan/kosmetika dengan orientasi ekspor di Probolinggo dan Pasuruan.

Menggapai Peluang

"Larangan eksportasi pasir besi mentah oleh pemerintah, dari satu sisi dapat dianggap sebagai tertutupnya peluang meraih pendapatan dari kegiatan tersebut. Tetapi dari sisi lain, dapat dimaknai agar kami di pelabuhan "kelas unyil" ini harus mampu melakukan inovasi dan terobosan usaha dalam menggapai peluang. Sebab bila kami diam dan menyerah pada nasib, maka Cabang Probolinggo bisa kembali terpuruk seperti masa-masa lalu. Dan sekali lagi berkat kerja keras teman-teman, kami sudah mulai melihat bayang-bayang peluang yang bakal muncul di masa mendatang. Bila pada tahun 2014 ini, Cabang Probolinggo hanya dianggarkan untuk dikunjungi 4 cruise call, tetapi realisasinya sampai dengan pertengahan Maret 2014 lalu, telah terjadi 5 kunjungan. Bahkan dari pihak agen perjalanan dan operator wisata, kami menerima pemberitahuan bahwa pada tahun ini kemungkinan akan dikunjungi oleh sekitar 14 unit cruise pengangkut wisman" ungkap GM Pelindo III Cabang Probolinggo pula.

Dijelaskan oleh GM Pelindo III Probolinggo, selain pengolahan pasir besi untuk ekspor, juga muncul peluang pelayanan bongkar muat pasir besi asal Lumajang untuk pasar lokal, yang akan dipasok ke pabrik baja Cilegon, Propinsi Banten. Dari sini, diharap selain terjadi persewaan lahan, juga akan muncul kegiatan bongkar muat dan jasa labuh bagi kapal-kapal yang akan mengirimkan pasir besi dari Tanjung Tembaga ke Pelabuhan Cigading. Apabila dilihat

besaran kebutuhan pasokan bagi keperluan pabrik baja pertama yang ada di Indonesia tersebut, peluang ini dapat diharapkan menjadi salah satu "darah" baru bagi denyut usaha Pelindo III Cabang Probolinggo.

Penyesuaian Tarif

Masalah lain yang selama bertahun-tahun selalu menjadi ganjalan di Pelabuhan Cabang Probolinggo, adalah keberadaan PT Kutai Timber Indonesia (KTI) sebagai penyewa mayoritas HPL daratan dan perairan Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo. Banyak pihak yang menilai bahwa keberadaan KTI merupakan "nyawa" bagi cabang tersebut. Oleh karenanya selama ini Manajemen Pelindo III Cabang Probolinggo sering merasa "kalah sebelum berperang" bila akan melakukan negosiasi penyesuaian tarif persewaan yang sudah tidak sesuai dengan keputusan Direksi Pelindo III tentang tarif tentang persewaan lahan. Seperti diketahui, Direksi Pelindo III telah membuat ketetapan menyesuaikan tarif persewaan lahan dari yang semula Rp.4.000/ meter persegi/tahun, menjadi Rp.7.000/ meter persegi/tahun.

"Awalnya memang terjadi perundingan yang cukup alot, karena KTI ingin bertahan pada besaran tarif lama. Namun berkat pendekatan atas kesetaraan, akhirnya manajemen KTI mau menerima penyesuaian menjadi Rp.4.300/meter persegi/tahun. Besaran kenaikannya memang akan terasa kecil, karena hanya Rp.300/meter persegi/tahun. Tetapi apabila dilihat dari total luasan lahan yang mereka sewa mencapai 143.910 meter persegi, maka total besarnya akan menjadi cukup signifikan bagi pendapatan usaha cabang" kata Kardi Suwito.

Selain hasil negosiasi penyesuaian tarif dengan KTI, Manajemen Pelindo III Probolinggo juga sudah berhasil menyesuaikan tarif pas masuk pelabuhan. Yang cukup menggembirakan, juga sudah dicapai kesepakatan dengan pengguna jasa dalam mendukung peningkatan kinerja Pelabuhan Tanjung Tembaga, yang akan dibarengi dengan pemberian layanan prima untuk kepuasan pelanggan.

Beban di Kawasan

Pada akhir penjelasannya kepada Reporter Dermaga, GM Pelindo III Cabang Probolinggo Kardi Suwito sempat berkisah tentang dua kawasan di bawah pengelolaan cabang, yang pada saat ini tidak memiliki kontribusi positif bagi pendapatan cabang. Pelabuhan Kawasan tersebut adalah Pasuruan di kota Pasuruan dan Panarukan di Kabupaten Situbondo.

"Apabila dilihat dari lokasinya yang berekatan dengan back-up area Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER) dan adanya berbagai industri sedang/berat di lingkungan strategisnya, seharusnya Pelabuhan Pasuruan memiliki banyak peluang untuk jadi pelabuhan besar. Tetapi seperti halnya Tanjung Tembaga yang merupakan peninggalan masa kejayaan industri gula di masa kolonial, pelabuhan ini dibangun di muara sungai yang sepanjang tahun menjadi kantong sedimentasi yang diangkut dari hulu kemudian mengakibatkan pendangkalan kolam pelabuhan dan muara sungai. Untuk melakukan pemeliharaan kolam dan alur, kami terkendala tak adanya anggaran. Kalau mengharap dari pendapatan kawasan, ibarat bunyi pepatah: jauh panggang dari api. Bagaimana kami harus mengadakan biaya, kalau pendapatan Pelabuhan Kawasan Pasuruan setiap bulannya hanya berkisar sekitar Rp.2 juta, yang untuk gaji seorang pegawai saja tidak mencukupi" ujar GM Pelindo III Probolinggo.

Kardi Suwito juga menceritakan bahwa dalam suatu periode, beban tugas maupun pengawasan terhadap kawasan itu mengalami kevakuman,

tatkala tenaga organik perusahaan memasuki masa pensiun. Untuk menjalankan roda usaha, hanya dipercayakan kepada pekerja kontrak yang fungsi sebenarnya hanyalah petugas cleaning service, tetapi karena dibutuhkan maka kepadanya diberikan "kursus kilat" administrasi kepelabuhanan yang dalam istilah keren biasa disebut boomzaken, uitklaring/inklaring, dan lain sebagainya. Tentu dari kondisi seperti itu tak bisa diharapkan terjadinya peningkatan kinerja Pelabuhan Kawasan.

Sajuh mana realisasi pengambilan alihnya Kawasan Pelabuhan Pasuruan oleh Pemkot yang pernah santer diwacanakan beberapa waktu lalu?

"Sesuai arahan Kantor Pusat, kami di Cabang Probolinggo tetap fokus dalam mengelola pelabuhan kawasan Pasuruan maupun Panarukan. Sebab meskipun harus dibiayai dengan cara subsidi silang, tetapi karena keberadaan pelabuhan kawasan sebagai bagian dari HPL yang harus diusahakan oleh BUP Pelindo III berdasar payung hukum yang diatur lewat keputusan pemerintah, maka kami tidak bisa dengan serta merta menyerahkan kepada pihak lain. Sebab bila hal itu kami lakukan tanpa lebih dulu mengubah ketentuan hukumnya, justru kami yang bisa dianggap melanggar hukum" jelas Kardi Suwito yang memiliki latar belakang pendidikan tinggi ilmu hukum itu. (Nilam)



Wisatawan Asing menikmati kayuhan becak setelah turun melalui Pelabuhan Probolinggo

MENTERI BUMN DAHLAN ISKAN: Pelabuhan Tanjung Wangi Gerbang Timur Jatim

Kawasan “Tapal Kuda” memberi kontribusi 75% total ekspor nonmigas dari Propinsi Jawa Timur



Pasca Penandatanganan Memorandum of Understanding (MoU) Pembangunan Kampe Industrial Estate Banyuwangi (KIEB) dari kiri ke kanan: Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas, Direktur Utama PTPN XII Irwan Basri, Menteri BUMN Dahlan Iskan, Direktur Utama PT SIER Rudy Wisaksono, dan Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono.



Menteri BUMN Dahlan Iskan menandatangani prasasti disaksikan oleh Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas, Direktur Utama PTPN XII Irwan Basri, Direktur Utama PT SIER Rudy Wisaksono, dan Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono.

APABILA setiap General Manager Pelindo III yang ditugaskan memimpin Cabang Tanjung Wangi berkeinginan mengembangkan pelabuhan yang dipimpinnya, tentunya tak dapat disalahkan. Sebab dengan melihat keunggulan internal berupa kedalaman kolam pelabuhan yang mencapai antara -14 hingga -16 meter, serta lokasi yang berada di kawasan kaya hasil agro, Tanjung Wangi dinilai memiliki potensi besar sebagai penyangga Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Bahkan memungkinkan menjadi pelabuhan yang memiliki kemampuan menjadi gerbang ekspor bagi kawasan timur Propinsi Jawa Timur yang biasa disebut sebagai Kawasan Tapal Kuda, meliputi Kabupaten Banyuwangi, Situbondo, Bondowoso dan Jember. Itulah sebabnya sejak lebih satu dasawarsa lalu, pelabuhan yang berada di ujung timur Pulau Jawa ini diproyeksikan untuk mampu melayani petikemas.

Secara hitungan kasar, setiap bulannya Pelabuhan Tanjung Wangi mampu menangani sampai sekitar 3.000 boks petikemas yang berasal dari Kawasan Tapal Kuda ditambah dari Bali. Sebab dalam kenyataan, petikemas yang diangkut secara trucking dari Bali, selama ini hanya sekedar “numpang lewat” di jalur pantura Jatim antara Pelabuhan penyeberangan Ketapang ke Situbondo-Probolinggo-Tanjung Perak. Selain itu juga terdapat angkutan petikemas melalui jalur tengah: Banyuwangi-Jember-Probolinggo-Tanjung Perak.

Tetapi seperti diketahui, dalam sistem transportasi nasional di Indonesia, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) hanya merupakan penyedia jasa dan pelayanan, sementara sebagai pelaksana di luarnya masih terdapat segmen pemilik barang, usaha forwarding hingga usaha pelayaran. Di luar itu, masih terdapat pemerintah pusat/daerah, sebagai penentu kebijakan dan pengawal regulasi.

Kawasan Industri

Bupati Banyuwangi-Abdullah Azwar Anas yang adalah mantan anggota Komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI), sangat menyadari potensi ekonomi yang dimiliki oleh daerah yang dipimpinnya. Sekaligus tahu persis masalah pokok penghambat pertumbuhan pembangunan yang selama ini kurang “mengebrag” di Bumi Gandrung ini. Karenanya, sejak ia menduduki jabatan nomor satu di Kabupaten Banyuwangi, banyak hal yang diupayakan dengan cara-cara yang out of the box. Mulai dari perbaikan infrastruktur jalan sepanjang 300 Km yang berada di wilayahnya, mendorong berkembangnya pariwisata dan meningkatkan transportasi dengan membuka jalur penerbangan reguler lewat Bandar Udara Blimbingsari. Terobosannya yang mutakhir adalah: membangun kawasan industri terpadu, dengan menumbuhkan sinergi antar Badan Usaha Milik Negara (BUMN)/Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan Pemerintah Daerah (Pemda).

Lewat koordinasi antar instansi yang tidak mudah, pada akhirnya sinergi tersebut dapat terwujud lewat penandatanganan Memorandum of Understanding (MoU) antara Perseroan Terbatas Perkebunan Negara (PTPN) XII, Pelindo III, PT Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER) dan Pemkab Banyuwangi untuk membangun kawasan industri terpadu yang kemudian dinamakan Kampe Industrial Estate Banyuwangi (BIEK) di desa Bangsring Kecamatan Wongsorejo, Kabupaten Banyuwangi. Prosesi yang dibarengi dengan MoU kemitraan antara PTPN XII dengan petani kopi, kakao dan produsen gula kelapa, penyerahan bantuan CSR Pelindo III dan Dies Natalis ke-15 Rumah Sakit Bhakti Husada pertengahan Maret 2014 lalu, dilangsungkan di halaman RS Bhakti Husana, Glenmore, dihadiri oleh Menteri Negara BUMN Dahlan Iskan.

Maka tak berlebhlhan, bila Direktur Utama PT SIER Rudy Wicaksono dalam perbincangan dengan Reporter

Dermaga mengatakan, “Prakarsa Pemkab Banyuwangi membangun kawasan Industri di wilayahnya, merupakan keputusan yang patut diapresiasi. Sebab jargon klasik yang selama ini mengatakan ships follow the trade, masih tetap berlaku. Apabila di suatu pelabuhan terdapat komoditas yang harus diangkut dengan sendirinya perusahaan pelayaran akan dengan senang hati mengoperasikan kapal mereka ke pelabuhan tersebut. Kalau di pelabuhan tujuan tak ada barang atau penumpang, bagaimana perusahaan pelayaran membiayai operasional kapal-kapal mereka?”

Pendapat dari figur yang oleh orang-orang dekatnya dijuluki The Singing Rudy karena hobinya bertrallala-trilili itu mendekati kebenaran. Hal tersebut terkait dengan latar belakang pengalaman masa lalunya sebelum berkecimpung di Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), untuk waktu yang cukup lama ia merupakan Ketua Indonesia Nasional

Ships’owner Association (INSA) Surabaya. Menurutnya, selama ini Kawasan Timur Propinsi Jatim memiliki potensi besar dalam hasil agro berorientasi ekspor, tetapi eksportasinya harus dilakukan lewat Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Sebab, wacana mengembangkan layanan petikemas di Pelabuhan Tanjung Wangi, meskipun telah dirintis sejak lebih dari 10 tahun lalu, tetapi tak pernah berkelanjutan, hingga terkesan berjalan di tempat.

Keterlibatan Pelabuhan

“Sejak tiga tahun lalu, Pemkab Banyuwangi telah berencana membangun kawasan yang dapat mawadahi kegiatan industri secara terpadu di kabupaten ini. Seperti diketahui di bagian timur Propinsi Jawa Timur yang dikenal dengan sebutan Kawasan Tapal Kuda ini, terdapat potensi besar penyumbang ekspor non migas, utamanya yang berupa komoditas berbasis agro mulai dari kopi, kakao,



Tanjung Wangi juga akan memetik keuntungan karena kedekatannya dengan lokasi pabrik-pabrik yang menempati kawasan industri. Ke depan, pelabuhan ini akan semakin tumbuh dan berkembang sebagai salah satu kekuatan ekonomi di Kawasan Tapal Kuda, karena mempunyai daerah pendukung di Jawa, Bali hingga NTB dan NTT”.

Menjawab pertanyaan Dermaga terkait dengan kesiapan pelabuhan mengantisipasi pertumbuhan Kabupaten Banyuwangi di masa mendatang, General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Wangi Bangun Swastanto mengatakan: “Dari sisi operasional pelabuhan, kami cukup siap mendukung rencana dibangunnya Kawasan Industri Kampe yang jaraknya tidak terlalu jauh dari lokasi Pelabuhan Tanjung Wangi, maupun menghandel pengapalan komoditas yang berasal dari Kawasan Tapal Kuda. Untuk kondisi eksisting, kami mengoperasikan dermaga sepanjang 518 meter dengan kedalaman kolam antara -14 s/d -16 meter. Namun pada saat ini, tingkat penggunaan dermaga sudah terlalu padat, dengan Berth Occupancy Ratio (BOR) pada kisaran 70%. Karenanya, kami sudah mengajukan usulan ke Manajemen Pelindo III agar melakukan investasi untuk menambah panjang dermaga termasuk untuk layanan petikemas, penambahan alat dan lapangan penumpukan. Kedepan, kami juga sedang berusaha melakukan penambahan luas Hak Pengelolaan Lahan (HPL), agar didapat space yang lebih leluasa dalam mengantisipasi tumbuh bekembangnya perekonomian daerah”.

Secara terpisah, Manager Operasi & Usaha Pelindo III Tanjung Wangi Agus Sudarsono menjelaskan bahwa pada dasarnya pelabuhan yang berada di ujung timur Pulau Jawa tersebut cukup memiliki nama di kalangan pelayaran internasional. Namun masih terkendala akibat keterbatasan space dermaga, keterbatasan lahan penumpukan di lini I yang direncanakan untuk penumpukan pasir besi dan peti kemas. Diakui pula bahwa

kegiatan bongkar muat curah kering yang tidak tepat waktu dikarenakan karakteristik barang dan rentan cuaca, serta kegiatan truckloosing yang sering menyebabkan delay karena jarak tempuh gudang di luar pelabuhan.

“Disamping itu, kinerja Pelabuhan Tanjung Wangi juga masih belum dapat optimal, karena jam kerja gudang penyimpanan di luar pelabuhan yang tidak selaras dengan waktu kerja 24 jam sehari di pelabuhan. Juga perlu dilakukan kajian terhadap alat bantu bongkar muat yang tak sesuai kebutuhan dan jumlahnya kurang cukup, sebab kami tak mungkin mengandalkan secara penuh penggunaan crane kapal yang sering mengalami kerusakan. Bila hal-hal tersebut dapat segera diatasi, Pelabuhan Tanjung Wangi akan benar-benar siap melayani kebutuhan Kawasan Industri Kampe” ungkap Agus Sudarsono pula.

Perpanjangan Jalur Ganda

Tatkala PT Kereta Api Indonesia (KAI) mulai mengoperasikan double track (jalur ganda) antara Surabaya hingga ke Surabaya pada pertengahan tahun 2014 ini, hal itu akan menjadi momen penting, dalam bisnis logistik di negeri ini. Jarak sekitar 800 Km lewat jalur pantura (pantai utara) Pulau Jawa yang selama ini biasa ditempuh rangkaian kereta api dalam waktu 9-10 jam, nantinya akan terpankas menjadi hanya 6-7 jam saja. Fenomena tersebut, diharapkan mampu mengubah konsep logistik dari yang semula bertumpu pada mode angkutan jalan raya dengan mengandalkan trucking pengangkut petikemas dan bus untuk penumpang, ke depan diprediksi akan beralih ke moda angkutan darat berbasis rel.

“Sebagai kelanjutan pengoperasian jalur ganda Jakarta-Surabaya, kami berharap PT KAI melanjutkan proyek tersebut hingga ke ujung timur Pulau Jawa. Hal tersebut diperlukan guna meningkatkan mobilitas barang dan orang, sekaligus memicu pergerakan ekonomi di kawasan timur yang saat ini tengah mendorong tumbuhnya industri berbasis agro, serta pemerataan pembangunan dan pertumbuhan perdagangan maupun pariwisata” ujar Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas kepada Reporter Dermaga di

sela-sela Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) Propinsi Jatim bulan lalu di Surabaya.

Lebih jauh dikatakan: saat ini jumlah penduduk dari wilayah Sidoarjo ke timur yang yang srring disebut sebagai Kawasan Tapal Kuda, mencapai jumlah hampir 10 juta jiwa, yang berarti 24% dari total penduduk Propinsi Jawa Timur. Total Product Domestic Regional Bruto (PDRB) kabupaten/kota yang terletak di Kawasan Tapal Kuda mencapai rata-rata Rp.155,32 triliun atau sekitar 16% dari total PDRB Jatim.

“Berdasar fakta tersebut, nantinya double track kereta api harus menghubungkan dua sentra industri Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER) dengan Kampe Industriial Estate Banyuwangi di Kecamatan Wongsorejo, Kabupaten Banyuwangi. Selain hal itu jalur ganda tersebut juga akan membantu industri-industri di Malang dan wilayah timur Jatim untuk mengirimkan hasil produk mereka menggunakan moda angkutan kereta api yang terkoneksi dengan pelabuhan-pelabuhan di wilayah timur seperti Pasuruan, Probolinggo dan Tanjung Wangi” ujar Abdullah Azwar Anas pula.

Bupati Banyuwangi juga mengatakan, bahwa hal itu akan dapat mengurangi kepadatan yang terjadi di pelabuhan Tanjung Perak dan Gresik yang sudah over loaded hingga berakibat kepada timbulnya biaya tinggi di pelabuhan. Selain itu, dengan memanfaatkan angkutan barang maupun penumpang, juga akan mengurangi potensi kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan akibat dari beratnya beban kendaraan yang melintas. (Nilam)



Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas

masuk ke BIEK.

Menjelaskan

tentang cepatnya proses perijinan pembangunan BIEK, Menteri Negara BUMN mengatakan: “Cepatnya keputusan memberi ijin pembangunan kawasan industri ini, tak lepas dari sosok bupati Abdullah Azwar Anas yang sangat enerjik dan bersemangat membangun daerahnya. Bahkan saya sudah meneguhkan janji dalam hati, kedepan hanya akan membangun bersama kepala daerah yang memang mempunyai semangat membangun untuk kepentingan masyarakat. Biasanya, kalau kepala daerah tertentu cukup bersemangat membangun, maka pemerintah juga tidak akan mbulet dalam memberi perijinan”.

Dalam percakapan Reporter Dermaga dengan beberapa pelaku usaha asal Banyuwangi, Jember, Situbondo dan Lumajang, didapat kesan adanya antusiasme pelaku usaha yang cukup tinggi untuk berinvestasi. Di antaranya seperti diungkapkan oleh Hery dari Grup Centris yang mengatakan: “Kami sudah siap berinvestasi di BIEK, dengan membangun pabrik di atas lahan sekitar 10 hektar dengan besaran investasi sekitar US \$.200 juta setara Rp.200 miliar, yang akan kami gunakan untuk recycling plastik dengan kapasitas produksi sekitar 6.000 ton biji plastik tiap bulan, yang permintaan ekspornya cukup tinggi. Sedangkan di pasar lokal, kami merupakan pemasok ke PT Indopipe sebagai produsen pipa PVC yang potensial”.

Siap Mendukung

Menurut penilaian Menteri Negara BUMN Dahlan Iskan, pembangunan BIEK yang berlokasi di Kecamatan Wongsorejo tersebut, sudah tepat karena mempunyai akses langsung ke Pelabuhan Tanjung Wangi. Ujarnya: “Apabila kawasan industri sudah beroperasi, maka Pelabuhan

Kecamatan

Wongsorejo

yang bisa dimanfaatkan membangun kawasan industri. Kawasan industri seluas 718 hektar ini, juga diharap menjadi penopang baru ketersediaan lahan bagi industri di Indonesia. Nantinya BIEK akan dibangun dan dikelola dua BUMN PTPN XII dan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang saat penandatanganan MoU oleh Direktur Keuangan-Wahyu Suparyono mewakili Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto, serta BUMD PT SIER Rudy Wicaksono. Menurut Bupati Banyuwangi, nantinya penggunaan lahan berupa Hak Guna Usaha (HGU) dengan lama kontrak 20-30 tahun. Keterlibatan Pelindo III dalam proyek ini, adalah dalam rangka meningkatkan peran Pelabuhan Tanjung Wangi sebagai pendukung sektor logistik. Sedang BUMD SIER akan fokus memberikan supervisi bidang manajemen, sesuai pengalamannya mengelola kawasan industri di Rungkut, Surabaya, selama ini.

Sesuai Komitmen

Bupati Banyuwangi juga menjelaskan, bahwa proses mewujudkan pembangunan BIEK, berlangsung tak lebih dari waktu empat bulan. Karenanya, ia berharap agar setelah dilakukan pembangunan fisik sesuai dengan komitmen yang mendasari kerjasama, segera akan terdapat investor yang masuk ke kawasan industri tersebut. Utamanya industri yang bergerak dalam pengolahan maupun ekspor komoditas lokal yang bertumpu pada hasil pertanian, perkebunan dan hasil laut. Menurut itu, beberapa investor telah menyatakan kesiapannya untuk segera

tembakau hingga hasil perikanan tangkap dan industri pengalengan ikan. Tetapi untuk mewujudkan keberadaan kawasan industri terpadu guna mengolah komoditas itu menjadi bang yang berorientasi ekspor, kami masih terkendala oleh keterbatasan lahan, perijinan serta keterbatasan infrastruktur pelabuhan. Kemudian beberapa waktu lalu, dalam pembicaraan dengan Menteri BUMN Dahlan Iskan beliau menyodorkan peluang agar kami melakukan kerjasama dengan PTPN XII sebagai pemilik kebun yang sudah kurang produktif dan bisa dimanfaatkan untuk membangun kawasan industri” jelas Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas kepada Reporter Dermaga.

Lebih lanjut Bupati Banyuwangi menjelaskan bahwa ucapan Dahlan Iskan bukan sekedar basa basi, karena dalam waktu singkat, Direktur Utama PTP XII Irwan Basri melakukan kontak dengan Pemkab dan mengatakan bahwa terdapat lahan di



Menteri BUMN Dahlan Iskan

Jejak Langkah Djarwo Surjanto di Ujung Timur Indonesia



Both Of Director (BOD) Pelindo IV Periode 2002-2009 dengan CEO Djarwo Surjanto

“Pak Djarwo memacu tumbuhnya trust, clean, creativity dan keteladanan bagi perusahaan”
– Dirkeu Pelindo IV Sumardiyo

SOSOK Djarwo Surjanto, dapat disebut sebagai penjelajah sejati di sektor usaha pelabuhan Indonesia. Dengan masa pengabdian lebih dari 35 tahun, pria yang dikenal dengan langkah-langkahnya yang out of the box dalam berinovasi ini, selepas kuliah di Fakultas Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1977, mengawali karier sebagai green horn (pemula) di Direktorat Pelabuhan & Pengerukan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan di Jakarta.

Hanya setengah tahun dalam posisi tersebut ia pun mulai penjelajahan awal ke kawasan barat Indonesia, menjabat sebagai Kepala Dinas Perencanaan & Pengembangan BPP Belawan Medan, hingga Maret 1981. Setelah itu, bergeser menjadi Kepala Divisi Teknik BPP Bitung juga merangkap Pemimpin Proyek Pengembangan Pelabuhan di Sulawesi Utara yang dilakoni selama lima tahun untuk kemudian selama lima tahun pula menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Perencanaan Perusahaan Umum Pelabuhan IV di Ujung Pandang (Makassar), berlanjut menjadi Koordinator Proyek Bantuan Luar Negeri Perum Pelabuhan IV (Juni 1989-April 1993) kemudian menjadi Kepala Bagian Perencanaan & Pengembangan Sistem Informasi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV (April 1993-Januari 1995).

Berbekal pengalamannya selama 14 tahun di garda depan pengembangan pelabuhan di Kawasan Timur Indonesia, pada Januari 1995 hingga April 2002 masuk ke lingkungan Pelindo III di Surabaya, dengan kedudukan sebagai Direktur Teknik. Namun pada tahun 2002 hingga 2009, Djarwo Surjanto kembali ke lingkungan Pelindo IV menjadi Direktur Utama.

Tumbuhkan Kepercayaan

“Ketika Pak Djarwo kembali ke Makassar dalam kedudukan sebagai Direktur Utama, ada semacam harapan akan terjadinya perubahan signifikan dalam performansi Pelindo IV. Berbeda dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang ada di Kawasan Barat Indonesia, kami di kawasan timur menghadapi banyak masalah yang memerlukan “tangan dingin” dalam menyelesaikan. Masalah utama yang kami hadapi adalah luasnya wilayah yang harus kami cover dan puluhan pelabuhan yang harus kami kembangkan dalam rangka memicu pertumbuhan perekonomian setempat. Sebab meskipun Kawasan Timur Indonesia memiliki sumber daya alam, kelautan dan pertambangan yang sangat potensial, tetapi kondisi infrastrukturnya masih sangat kurang mendukung” ungkap Direktur Keuangan Pelindo IV Sumardiyo kepada Reporter Dermaga yang pada bulan

Maret lalu melakukan liputan ke Makassar.



termasuk BUMN Pelabuhan pada saat itu.

“Dalam kondisi seperti itu, Pak Djarwo justru dengan cukup tegas menanamkan harus dibangunnya etos kerja berdasarkan jargon “jangan ada dusta di antara kita”. Menurut beliau, harus segera dibangun kepercayaan terhadap Board of Directors. Sebab kalau tidak ada trust terhadap pengelola usaha, bagaimana mungkin perusahaan dapat berjalan” ujar Dirkeu Pelindo IV lebih jauh.

Tantangan kedua yang dihadapi oleh Pelindo IV kala itu adalah membangun hubungan dengan pengguna jasa. Seperti di kebanyakan BUMN, saat itu terdapat sikap mental yang keliru dengan menempatkan institusi pelabuhan sebagai “penguasa”, sedang pengguna jasa adalah subordinan yang posisi tawarnya secara kebetulan atau sengaja, justru dibuat lemah. Menurut Dirkeu Pelindo IV, saat itu Djarwo Surjanto menunjukkan kualitasnya sebagai figur yang berani berfikir dan bertindak out of the box. Yang pertama adalah mengubah paradigma lama tentang hubungan patron dan clien antara BUMN Pelabuhan dengan pengguna jasa, untuk kemudian diubah menjadi hubungan

kemitraan antara pihak penyedia jasa dengan pengguna jasa.

“Menurut konsep pemikiran Pak Djarwo, kalau pelanggan menginginkan peningkatan level of service, dibutuhkan perubahan kebijakan dari yang semula bersifat top down menjadi pola bottom up. Kami diminta memandang setiap permasalahan dari sisi kebutuhan pengguna jasa dan mencermati keluhan-keluhan yang muncul untuk diangkat sebagai bahan kajian dan dicari solusinya. Keluhan umum yang mencuat kala itu adalah tak imbangnya biaya yang harus dikeluarkan pelanggan bila dibanding ketersediaan peralatan guna meningkatkan produktifitas. Setelah antara penyedia dan pengguna jasa sama-sama memahami permasalahan pokoknya, mulailah kami bangun komitmen bersama, untuk kemudian memenuhi kebutuhan pelanggan yang dibarengi dengan dilaksanakannya kebijakan individual port tarif. Kebijakan ini perlu dilaksanakan, mengingat setiap pelabuhan punya keunggulan dan kekurangan masing-masing, demikian pula dari sisi pengguna jasa terdapat kekuatan dan kelemahannya yang satu dengan lainnya tidak sama. Keunggulan yang dimiliki Pelabuhan Bitung jelas tak sama dengan yang ada di Sorong, dan kekuatan pengusaha kakao tak bisa dipersamakan dengan pedagang kopra antar pula. Karenanya, penanganan yang harus dilakukan juga tidak bisa dengan cara gradual, tetapi harus dengan sektoral. Kondisi seperti itulah yang pada akhirnya memunculkan ide memberlakukan individual port tarif” ungkap Sumardiyo.

Keluar Dari Kemelut

Dengan bermodalkan memahami customer, maka mulai kian baik pula layanan kepada pengguna jasa di lingkungan kerja Pelindo IV. Secara bertahap muncul pula kepercayaan kepada BUMN yang bermarkas besar di ibukota Propinsi Sulawesi Selatan ini. Terwujudnya kondisi seperti itu, dapat dimanfaatkan untuk melakukan pendekatan kepada sumber dana personal loan, yang membuka peluang pemberian pinjaman untuk waktu enam tahun, berdasar restruktur bunga 10,5%, serta pinjaman kepada bank swasta yang pada akhirnya berhasil mengeluarkan perusahaan dari suasana kemelut.

Terkait langkah-langkah yang ditempuh oleh Dirut Pelindo IV kala itu Sumardiyo menilai: “Sebagai Dirut Pelindo III Pak Djarwo sudah mampu membangun value, sebagai modal dalam melakukan stake holder approach dan membangun sumber daya, yang pada akhirnya mampu memberi tambahan deviden. Yang perlu juga dicatat adalah bertolak dari trust, clean dan creativity yang dimunculkan oleh Pak Djarwo sebagai teladan, mulai masuk investasi sebesar Rp.10 miliar yang mampu memicu tumbuhnya provit sampai level 30%”.

Masih menurut Dirkeu Pelindo IV Sumardiyo, dengan kian membaiknya cash-flow yang dimiliki perusahaan, manajemen mulai memeras fikiran untuk mengembangkan infrastruktur yang ada di wilayah kerjanya. Hal itu dipicu oleh fakta, bahwa kondisi Pelabuhan Samarinda dan Balikpapan di Kalimantan Timur yang terancam kongesti sementara harapan turunnya anggaran dari pemerintah pusat maupun daerah lewat biaya APBN/APBD ternyata masih deadlock. Padahal pengembangan kedua pelabuhan tersebut sangat perlu, dalam rangka menjawab pertumbuhan sangat tinggi dari propinsi penghasil minyak dan gas bumi, bahan tambang dan perkebunan kelapa sawit tersebut.



Djarwo Surjanto bersama jajaran pegawai di Pelindo IV

Secara rinci, Sumardiyo menjelaskan tentang rencana besar yang dihadapi Pelindo IV pada waktu itu, yaitu berupa:

- Pengembangan Dermaga dan Terminal Petikemas Pelabuhan Balikpapan sebagai pelaksanaan Eight Port Project yang didanai oleh Asia Development Bank;
- Pembangunan Dermaga dan Terminal Penumpang di Pelabuhan-pelabuhan Samarinda, Tarakan, Toli-toli, Pantoloan dan Pare-pare dalam rangka realisasi Ninth Port Project yang juga didanai oleh Asia Development Bank;
- Perencanaan pembangunan Terminal Petikemas Pelabuhan Sukarno-Hatta di Makassar dalam rangka kerjasama OECF Port Project.

Membayar Utang

Ketika dulu Djarwo Surjanto meninggalkan Pelindo IV untuk memangku jabatan sebagai Direktur Teknik Pelindo III, di antara rencana-rencana yang dilaksanakan, baru proyek Terminal Petikemas Bitung (TPB) yang mendekati finalisasi dan ketika ia kembali ke Makassar, beberapa peralatan yang ada di TPB sudah dalam posisi siap dioperasikan.

“Dengan kembali ke lingkungan kerja Pelindo IV dalam kedudukan sebagai Direktur Utama, berarti saya dituntut untuk segera menyelesaikan proyek-proyek lain seperti Dermaga Palaran dan Pelabuhan Kariangau di Kalimantan Timur. Juga pengembangan Pelabuhan Sorong di Papua dan Dermaga Kapal Penumpang di Ambon. Tetapi untuk yang terakhir ini, agaknya masih sulit dilaksanakan karena situasi sosial politik yang kurang mendukung. Akan halnya rencana memindahkan Pelabuhan Makassar ke Paotere, meskipun mungkin akan memerlukan waktu yang lebih lama, tetapi pasti akan dapat dilaksanakan. Sebab untuk sementara, kami memprioritaskan pembangunan di Pelabuhan Sukarno Hatta Makassar dengan pengembangan Terminal Petikemas Makassar yang sudah mendesak untuk dilaksanakan” jelas Djarwo Surjanto.

Dari ucapan Djarwo Surjanto itu, tampak bahwa pada dasarnya ia merasa setelah pada masa lalu berhasil membangun berbagai fasilitas pelabuhan di lokasi-lokasi rintisan, maka dalam kedudukannya sebagai orang nomor satu di Pelindo IV, harus “membayar utang” dengan merealisasikan berbagai rencana besar yang pernah ia buat ketika masih menjabat sebagai Kepala Biro.



suasana sertijab Direksi Pelindo

Proyek-Proyek besar tersebut, meliputi:

Terminal Peti Kemas Bitung Sulawesi Utara.

Peranan penting Pelabuhan Bitung telah diprediksi tokoh pejuang nasional asal Sulawesi Utara Dr. GJS Ratoelangie. Pada tahun 1929, sosok yang oleh teman-temannya di sapa dengan panggilan Dokter Sam ini, telah membuat vedemakum politik yang berisi analisis bahwa pada suatu saat, Pelabuhan Bitung yang terlindung oleh Pulau Lembeh itu akan menjadi pelabuhan yang lebih besar dibanding dengan Pelabuhan Manado yang berlokasi di bibir kota Manado.

Menurut Dokter Sam, posisi Pelabuhan Bitung yang berakses langsung dengan Samudera Pasifik memiliki nilai tambah karena dapat digunakan sebagai pelabuhan pengumpul komoditi asal Sulawesi Utara yang akan diekspor ke China, Jepang, Korea bahkan juga ke bagian utara benua Amerika yaitu Amerika Serikat dan Kanada.

Pada waktu itu, umumnya masyarakat mengetahui bahwa komoditi unggulan dari pulau Sulawesi hanyalah cengkih, coklat, kopra dan pala. Umumnya orang tidak menyadari bahwa bumi Selebes juga memiliki kandungan emas, nikel, tembaga, semen, timah hitam, minyak dan gas bumi, aspal, dll. Juga kurang disadari bahwa setelah Indonesia merdeka, konsentrasi industri tak hanya akan terus berjubel di Pulau Jawa, tetapi dalam rangka pemerataan, kegiatan industri juga akan disebar di berbagai tempat sesuai dengan potensi yang dimiliki oleh daerah setempat.

gate terminal petikemas Bitung



Menyadari peran besar Pelabuhan Bitung, maka meskipun Manajemen Pelindo IV menyadari bahwa posisi kasnya tidak dalam kondisi yang cukup cerah, tetapi atas pertimbangan potensi yang terdapat di daerah hinterland Bitung cukup menjanjikan, maka diputuskan untuk mendahulukan pengembangan pelabuhan yang berada di ujung utara Pulau Sulawesi tersebut.

Dalam hal pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Bitung, Djarwo Surjanto merupakan salah seorang yang terlibat sejak mulai dari perencanaan awalnya. Karena itu, ia merasa berbesar hati ketika kembali ke Pelindo IV dalam kedudukan selaku Direktur Utama, Pelabuhan Bitung dan Terminal Peti Kemas Bitung telah berhasil tumbuh dan mampu memberi kontribusi signifikan bagi perusahaan. Saat Djarwo Surjanto menjabat sebagai Dirut Pelindo IV, issue yang kian hangat terkait dengan mendorong peningkatan kinerja Pelabuhan Bitung dan Terminal Peti Kemas Bitung adalah usulan Pemprov Sulawesi Utara untuk membangun Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung serta dibangunnya jalan tol Manado-Bitung. Infrastruktur jalan bebas hambatan ini dinilai sangat penting dalam rangka meningkatkan produktivitas Terminal Peti Kemas Bitung. Karena angkutan darat dari Manado yang biasanya harus ditempuh dalam dua jam, bila jalan tol sudah terwujud akan dapat dipangkas menjadi hanya sekitar 30 menit saja.

Terminal Peti Kemas Palaran Samarinda - Kalimantan Timur

Semenjak menjabat sebagai Kepala Biro Perencanaan di Pelindo IV, Djarwo Surjanto telah berfikir keras, bagaimana mencari solusi terhadap masalah yang dihadapi oleh Pelabuhan Samarinda. Sebagai infrastruktur yang berada di daerah dengan tren pertumbuhan yang cukup pesat, Pelabuhan Samudera Samarinda menghadapi masalah "perebutan" lahan. Di satu pihak, pelabuhan memerlukan lahan untuk pengembangan daerah kepentingan kerjanya, namun di lain pihak pada back up area pelabuhan telah terlanjur terjadi pertumbuhan lingkungan bisnis dan perkantoran maupun hunian yang cukup padat.

"Akibatnya, kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Samarinda, terpaksa dilakukan di lahan yang sempit. Lebih-lebih ketika arus petikemas juga makin meningkat, kegiatan pelayanan terpaksa dilakukan di lokasi kurang layak, termasuk kegiatan penumpukan di sisi kiri-kanan jalan umum yang berada di bibir perairan. Hal demikian tentu saja tidak memenuhi persyaratan handling petikemas dengan sistem yang cepat, tepat dan aman. Sebab itu, Manajemen Pelindo IV sudah lama memikirkan untuk membangun terminal petikemas sendiri yang terpisah dengan kegiatan pelabuhan konvensional di Jalan Yos Sudarso" ujar Djarwo Surjanto ketika masih menjabat sebagai Dirut Pelindo IV.

Rencana pengembangan Pelabuhan Samarinda ke lokasi baru di Palaran yang mulai diluncurkan sejak akhir 90-an, cukup mendapat sambutan hangat, termasuk dari Pemkot Samarinda. Namun persoalan yang sebenarnya, baru muncul saat Manajemen Pelindo IV makin menyadari bahwa pihaknya tidak memiliki dana yang cukup untuk merealisasikan gagasan tersebut. Memang dengan mengandalkan kredibilitas Dirut Pelindo IV Djarwo Surjanto, sempat dilakukan upaya untuk mencari bantuan dari luar negeri, dalam bentuk loan, pinjaman lunak maupun investasi. Tetapi mengingat kondisi pasar uang dunia pada saat itu juga sedang mengalami goncangan, maka hasil yang dicapai masih kurang menggembirakan.

terminal petikemas palaran diambil foto dari atas



TERMINAL PETI KEMAS PALARAN

"Berdasar kondisi seperti itu, maka Manajemen Pelindo IV memberanikan diri membuka peluang bagi investor dalam negeri untuk mau menanamkan modal mereka dalam membangun Terminal Petikemas Palaran. Keberanian melangkah tersebut, atas pertimbangan bahwa hinterland Pelabuhan Samarinda sangat mendukung, karena di sana terdapat banyak eksploitasi dan fabrikasi Sumber Daya Alam seperti minyak dan gas bumi, pupuk, industri pulp, kayu olahan dan lain sebagainya" jelas Djarwo Surjanto.

Seperti diketahui di Kaltim saat itu sedang marak dikembangkan industri pupuk oleh PT Pupuk Kaltim yang dibangun tahun 1977 dengan pusat usaha di Bontang. Dalam waktu singkat, perusahaan tersebut sudah berhasil membangun tiga unit pabrik ammonia dengan kapasitas produksi 1,5 juta ton/tahun serta empat pabrik urea yang menghasilkan 3 juta ton/tahun. Selain itu juga terdapat pabrik pengolahan hasil kayu PT Klani Kertas yang menghasilkan plywood, veneer, sawn timber, block board, chip wood, particle wood dan moulding yang 82% produksinya merupakan komoditi ekspor.

Pada akhirnya, Terminal Petikemas Palaran berhasil dibangun setelah Grup Samudera Indonesia memenangkan tender lewat anak perusahaannya PT Pelabuhan Samudera Palaran. Dan pada Mei 2010 TPK Palaran yang menelan investasi sebesar Rp.550 miliar tersebut mulai dioperasikan oleh konsorsium yang terdiri dari PT Samudera Indonesia Palaran, Pelindo IV dan Pemkot Samarinda, berdasar skim Build – Operation – Transfer (BOT) selama 50 tahun. Terminal Peti Kemas Palaran dibangun di atas lahan 125.700 meter, dilengkapi dermaga 270 meter dengan dukungan 2 unit CC dan 5 unit RTG, dengan kemampuan menampung 270.000 TEU's petikemas per tahun.

Pelabuhan Kariangau

Balikpapan Kalimantan Timur

Rencana pengembangan Pelabuhan Semayang di Balikpapan, pada dasarnya sudah diwacanakan sejak memasuki tahun 2000-an, tetapi baru pada 2008 dapat dilaksanakan setelah didapat solusi sumber pendanaan yang mencapai Rp.715 miliar. Yaitu dengan cara ditanggung bersama, dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN, sebesar Rp.140 miliar untuk reklamasi lahan), Anggaran Pendapatan & Belanja Daerah (APBD, sebesar Rp.450 miliar untuk pengerjaan sisi darat) sedang sisinya berupa pengerjaan sisi laut yang ditanggung Pelindo IV.

Pelabuhan Kariangau



Pengembangan Pelabuhan Semayang dengan membangun fasilitas baru di Kariangau, jadi sedemikian penting, mengingat perannya sebagai pengumpul berbagai komoditas yang dihasilkan kawasan selatan Propinsi Kalimantan Timur. Utamanya juga diproyeksikan menjadi terminal batubara yang melayani kawasan tengah dan selatan Kaltim seperti Paser, Penajam Paser Utara, Kutai Kartanegara dan Kutai Barat. Berbeda dengan Pelabuhan Palaran Samarinda, maka Pelabuhan Semayang Balikpapan lebih bertumpu pada aneka komoditi yang terdiri dari batubara, minyak dan gas bumi, hingga ke methanol, asam semut, asam cuka, formal resin, olefin: ethylene, propylene, carbon black, buatin serta aromatic: benzene, toluene, xylene, serta jenis industri berbahan karet, general manufacturer dan perlengkapan teknik industri.

Kegiatan pengolahan dan fabrikasi komoditi tersebut, telah dapat disatukan di Kawasan Industri Kariangau (KIK) yang diharapkan menjadi bagian dari persinggahan lintasan laut perdagangan internasional, karena posisinya yang berada pada Kawasan Pusat Ekonomi Masa depan (Pacific Rim). Pelabuhan Internasional Terminal Petikemas Kariangau juga diperuntukkan bagi pelayanan petikemas, general cargo, barang-barang curah dan batubara.

Pengembangan Pelabuhan Internasional Kariangau di atas lahan seluas 57,5 Ha yang merupakan tanah milik Pemprov Kaltim, meliputi terminal petikemas dengan panjang dermaga 650 m, dan terminal multipurpose dengan panjang dermaga 520 m. Selain itu, didukung lapangan penumpukan 3.250 m², terminal curah dengan dermaga 260 m serta terminal batubara dengan 8 stockpile 105 X 82,25 m.

Setelah menunggu cukup lama, pada tanggal 24 Oktober 2012 Pelabuhan Petikemas Internasional Kariangau diresmikan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, berbareng dengan peresmian Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Wilayah Kalimantan Timur senilai Rp.19 triliun. (Nilam)

Aktivitas bongkar muat petikemas di Pelabuhan Makassar

Makassar New Port Menuju Hub Kawasan

SEBAGAI sosok yang lama berkiprah di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan wilayah kerja yang sangat luas, mulai dari Kaltim, Sulawesi Selatan/Barat/Tenggara /Tengah/Utara, Gorontalo, Maluku, Maluku Utara, Papua Barat/Tengah/Timur dan Irian Jaya, sejak awal ketika menjabat sebagai Direktur PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero), Djarwo Surjanto memahami benar betapa lemahnya kondisi infrastruktur yang terdapat di kawasan tersebut. Selain fasilitasnya yang serba tertinggal dari kawasan lain, juga terdapat kelemahan interkoneksi antar gerbang ekonomi yang ada, yang pada akhirnya berakibat pada terjadinya disparitas harga dalam satu kawasan. Hal tersebut terjadi karena pengiriman barang dengan transportasi laut dari Makassar ke sejumlah daerah di Indonesia Timur lainnya sangat mahal, disebabkan terjadinya ketergantungan kepada Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya.

Sekedar contoh, pengiriman komoditas menggunakan transportasi laut dari Makassar di Sulawesi Selatan ke Kendari di Sulawesi Tenggara, Ternate di Maluku Utara atau Jayapura di Papua, harus dilakukan melalui Surabaya. Hal tersebut terjadi karena tak adanya kapal-kapal petikemas yang langsung beroperasi pada jalur-jalur itu. Dengan pola pengiriman seperti itu, maka petikemas dari Makassar yang dikapalkan ke Kendari memakan biaya sampai Rp.8,1 juta per unit. Rincian tarifnya adalah biaya dari Makassar ke Surabaya sebesar Rp.1,4 juta dan dari Surabaya ke Kendari mencapai Rp.6,7 juta. Sementara itu biaya pengiriman petikemas dari Makassar ke Jayapura bisa mencapai Rp.11,4 juta.

"Mencermati fenomena seperti itu, sejak lama telah muncul aspirasi untuk menjadikan Makassar sebagai pelabuhan utama bagi di Indonesia bagian Timur" ujar Djarwo Surjanto dalam tiap kesempatan.

Pelayanan Petikemas

Dari data yang didapat, sejak dulu memang selalu terjadi ketidakseimbangan antara kegiatan bongkar dengan pemuatan barang di Pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar. Dalam satu tahun, arus barang masuk ke Pelabuhan Soekarno-Hatta bisa mencapai jumlah 7,2 juta ton, sementara kegiatan muat hanya berkisar pada kisaran 4,2 juta ton.

Rencana pengembangan dan perluasan Pelabuhan Makassar telah digagas sejak tahun 2006, dengan memilih lokasi pengembangan di kawasan sekitar galangan kapal PT Industri Kapal Indonesia (IKI). Gagasan awal pengembangan Pelabuhan Makassar adalah dengan melakukan reklamasi pesisir pantai, sehingga diperoleh lahan dengan keluasan sekitar 250 hektar. Dari seluruh keluasan tersebut 150 ha berada di daratan, dan yang murni berupa reklamasi hanya sekitar 100 ha. Tetapi karena dinilai berpotensi

Suasana container yard dan dermaga di Pelabuhan Makassar



“mengubah” tata guna lahan dengan pelbagai dampak yang bakal timbul, maka proses pengurusan Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungan (AMDAL) menjadi cukup lama.

Dalam hitungan, pembangunan tahap awal berupa penyiapan lahan, sudah akan memerlukan anggaran sekitar Rp.2,3 triliun, dengan keseluruhan biaya yang mencapai Rp.6 triliun. Yang jadi masalah adalah PT Pelindo IV saat itu tak memiliki kemampuan membiayai sendiri seluruh anggaran proyek tersebut. Untuk itu segera dibuka peluang kerjasama dengan investor swasta, dengan catatan agar pada tahun 2013 lalu keseluruhan proyek sudah selesai dan dapat dioperasikan pada tahun 2014.

Rencananya Makassar New Port memiliki dua dermaga yaitu Dermaga Soekarno sepanjang 1.500 meter dan Dermaga Hatta yang difokuskan untuk pelayanan petikemas sepanjang 850 meter, yang akan mampu meningkatkan handling petikemas dari volume eksisting, kedepan meningkat hingga mampu menghandle 1.200 TEU's. Selain itu juga akan dibangun Pelabuhan Paotere sepanjang 510 meter sebagai penunjang, dan akan dikhususkan untuk pelayanan kapal penumpang.

Guna menyesuaikan diri dengan amanat PP 61/2009 serta ijin AMDAL yang baru keluar pada 27 Juli 2010, rencana pengembangan Makassar New Port terpaksa mengalami pengunduran jadwal pelaksanaannya hingga awal 2013 lalu. Selain itu pihak Pelindo IV juga masih menunggu petunjuk dari Kementerian

Perhubungan. Namun akibat tingginya kebutuhan fasilitas, maka pada Agustus 2012 mulai dilakukan proyek penambahan Dermaga Hatta sepanjang 150 meter dengan biaya Rp.150 miliar yang berasal dari dana segar kas internal Pelindo IV.

Namun yang kemudian terjadi adalah, rencana ground breaking pengembangan Makassar New Port yang semula dijadwalkan Juli 2013, terpaksa harus mengalami penundaan kembali hingga akhir 2013 lalu.

Dari pelbagai masalah yang dihadapi Pelindo IV, bisa ditarik kesimpulan awal, bahwa upaya membangun dan mengembangkan infrastruktur guna meningkatkan peran transportasi laut di kawasan paling timur Indonesia ini, bukanlah hal semudah membalik telapak tangan. Apalagi Pelindo IV yang mengelola 19 cabang yang tersebar di berbagai daerah dengan berbagai macam kesulitannya, tentu menjadikan Manajemen Pelindo III sulit menentukan prioritas mana yang harus dibangun dan dikembangkan lebih dulu, tanpa harus membuat kecewa kepada daerah yang belum mendapatkan sentuhan.

Karena itu patut diacungi jempol, bahwa PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)/ Indonesia Port Company (IPC) yang bermarkas besar di Jakarta, justru memiliki kepedulian dalam membangun Pelabuhan Sorong di Papua, agar menjadi “bandul keseimbangan” antara Kawasan Timur Indonesia dengan Kawasan Barat Indonesia.

Terminal Petikemas Makassar

Senyampang belum lagi terwujudnya pembangunan Makassar New Port, Manajemen Pelindo III lebih fokus dalam mengelola Terminal Petikemas Makassar (TPM), sebagai salah satu segmen usaha yang ditawarkan oleh Pelindo IV kepada pengguna jasa kepelabuhanan, khususnya jasa pelayanan petikemas. Dalam rangka penegasan misinya, TPM mengusung motto kerja Great Potensial – Great People – Great Port.

“TPM dideklarasikan didalam upaya menangani kegiatan pelayanan petikemas, seiring dengan meningkatnya perkembangan kontainerisasi melalui Pelabuhan Makassar untuk saat ini maupun yang akan datang. Pelayanan yang diberikan oleh TPM, berorientasi kepada efisiensi biaya dan efektifitas waktu serta kepuasan pelanggan yang terjabarkan pada visi dan misi perusahaan dalam menghadapi persaingan global” tutur Manager Operasional TPM Enrico Fehmi kepada Reporter Dermaga yang baru-baru ini mengunjungi TPM.

Dijelaskan pula, dalam upaya memuaskan pelanggan, TPM secara berkesinambungan selalu berupaya meningkatkan mutu pelayanan melalui kebijakan mutu yang diterapkan, yaitu: pelayanan yang tepat waktu, aman dan dapat dipercaya, serta menerapkan sistem pelayanan berstandar internasional. Upaya peningkatan tersebut, menurut Rico diimbangi pula dengan ketersediaan fasilitas dan peralatan modern serta Sumber Daya Manusia (SDM) yang mampu menangani kegiatan secara cepat dan aman.

Hub Kawasan

Dalam penjelasannya kepada Dermaga, Enrico Fehmi tidak berani membandingkan TPM dengan terminal lain di Indonesia, utamanya yang berada di Pulau Jawa. Menurutnya, meskipun termasuk kecil tetapi TPM memiliki keunggulannya tersendiri karena didukung faktor penentu berupa alat dan SDM. Berdasar keunggulan lokal ini, Manajemen TPM terus berjuang untuk menjadikannya sebagai Pelabuhan Hub Kawasan, yang menjadi terminal konsolidasi bagi hasil komoditas dari kawasan paling timur negeri ini.

“Selama ini, barang yang masuk ke kawasan timur lewat TPM mencapai 65%, sedangkan arus keluar baru 35%. Kami berkeinginan agar ke depan, arus barang yang keluar mendominasi kegiatan angkutan barang. Untuk itu kami telah membangun sinergi dengan pihak perusahaan pelayaran, dengan cara memberi tarif istimewa bagi kapal-kapal yang mengangkut lebih dari 400 boks petikemas dalam tiap trip” jelas Manager Operasi TPM.

Enrico juga menjelaskan timbulnya keresahan dari pengelola terminal petikemas yang berada di wilayah kerja Pelindo IV, yang terkait dengan masih

tingginya dwelling time, serta tarif yang berlaku di masing-masing pelabuhan yang bisa disebut “mencekik leher” hingga tak kondusif bagi kegiatan handling petikemas. Ia memberikan contoh tentang tarif bongkar/muat petikemas di Pelabuhan Jayapura yang mencapai Rp.700.000 per boks. Biaya itu menjadi kian tak seimbang, manakala dirinci besaran Rp.500.000 adalah merupakan hak dari Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), sementara pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) hanya mendapatkan bagian Rp.200.000 per boks.

Bila Enrico mengakui apabila TPM masih belum dapat dipersamakan dengan terminal lain yang terdapat di Pulau Jawa, mungkin benar. Dengan kunjungan kapal antar pulau yang baru berkisar pada jumlah sekitar 1.000 call setiap tahun, maka TPM baru bisa dibandingkan dengan Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) di lingkungan kerja Pelindo III. Hal serupa juga terjadi pada arus petikemas yang dilayani TPM. Pada tahun 2012 untuk petikemas antar pulau tercatat 441.099 boks setara 506.050 TEU's dan ocean going sebanyak 19.156 boks setara 23.346 TEU's. Sampai dengan Mei 2013 arus petikemas antar pulau baru tercatat 188.146 boks setara 216.509 TEU's dan untuk ocean going tercapai 7.365 boks setara 9.645 TEU's.

“Kendati demikian, namun secara bertahap kami ingin menjadikan TPM dan Pelabuhan Makassar menjadi pelabuhan hub untuk kawasan paling timur dari tanah air ini. Langkah awal yang ingin kami lakukan adalah membuka pelayanan langsung dari Makassar ke Banjarmasin, Makassar ke Tual dan Makassar ke Lembar. Selanjutnya akan kami buka layanan langsung dari Makassar ke Timor Leste dan dari Makassar ke Singapura” ujar Manajer Operasi TPM Enrico Fehmi mengakhiri penjelasannya kepada Reporter Dermaga. (Nilam)



Pemprop Jateng dan
Pemkot Semarang
berencana membangun
dam pencegah banjir
pengganggu pantai utara
Semarang

Dam Lepas Pantai Cegah Banjir Semarang

UPAYA Pelindo III Cabang Tanjung Emas dalam mengamankan wilayah kerjanya dari rongrongan rob dengan membangun sistem polder, serta peninggian elevasi lahan, tampaknya mulai menunjukkan hasil. Memasuki tahun 2014 ini, Pelabuhan Dalam sudah dapat dijauhkan dari genangan air, untuk kemudian diarahkan menjadi dermaga bongkar muat general cargo dan barang-barang urai.

Demikian pula kawasan kerja Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) yang dermaganya mengalami over-lay dan pemasangan tangkis beton pencegah masuknya air laut ke pelataran dermaga sebagai berthing area serta penempatan peralatan bongkar muat petikemas berupa Cotainer Crane (CC) dan Rubber Tyred Gantry (RTG) maupun Container Yard (CY, lapangan penumpukan petikemas), juga sudah menampakkan hasil yang cukup menggembirakan.

Namun penanganan masalah genangan akibat intrusi air laut yang dilakukan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Emas tersebut baru menyentuh upaya mengamankan lingkungan kerja yang berada di lahan yang dikelola Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Bahwa hal tersebut semasekali belum menyentuh seluruh persoalan rob yang mengancam seluruh kawasan utara Semarang sebagai ibukota Propinsi Jawa Tengah, bisa dimengerti karena memang berada di luar ranah kewenangan Pelindo III.

Banjir dan Rob

Banjir akibat luapan sungai di kota Semarang, bisa disebut bukan merupakan hal baru. Hal itu dapat dirunut dari lirik lagu Jangkrik Genggong yang dilantunkan oleh Waljinah sejak lebih dari 50 tahun lalu tersebut, salah satu baitnya mengatakan: "Semarang kaline banjir – ojo sumelang orang dipikir" (Sungai (di)

Semarang menimbulkan banjir – jangan khawatir tidak difikir). Lagu yang mulai tenar pada tahun 50-an itu, dapat dinilai sebagai identifikasi kondisi lokal saat karya seni itu diciptakan. Meskipun tak dapat dibandingkan dengan "catatan sejarah" dari Ismail Marzuki ketika menciptakan lagu-lagu perjuangan seperti "Sepasang Mata Bola", "Halo-halo Bandung", dll, tetapi "kronik" tentang banjir di kota Semarang, dapat disebut cukup otentik.

Tentang banjir yang selalu menjadi masalah bagi ibukota Jawa Tengah itu, tampaknya memang bukan hal yang sama sekali baru. Sebab untuk membebaskan Semarang dari gangguan banjir akibat ulah Kali Garang, para petinggi masa kolonial "tempo doeloe" telah berupaya keras dengan membangun saluran pengelak banjir yang masih ada hingga saat ini, dan dikenal sebagai Banjir Kanal Barat dan Banjir Kanal Timur. Para penguasa saat itu cukup memahami bahwa kota Semarang yang berlokasi di dataran rendah perbukitan Ungaran memang cukup berpotensi menerima air "kiriman" dari ataran tinggi di sebelah selatannya. Lebih dari itu, kota lama Semarang juga merupakan lintasan dari sekitar 26 sungai dan saluran air yang bermuara di Teluk Semarang.

Akan halnya rob, merupakan intrusi air laut yang masuk ke darat. Penyebabnya bisa karena terjadinya penurunan lahan yang merupakan "tanah muda", atau terjadinya kenaikan level air laut yang disebabkan fenomena mencairnya es di kutub yang dipicu oleh terjadinya global warming (pemanasan global) yang menjadi issue besar sejak permulaan abad ke-20 lalu. Atau bisa juga merupakan gabungan dari dua penyebab tersebut, karena dari hasil pengukuran benchmarking yang dilakukan dari perairan lepas pantai utara dengan titik acuan

darat tertinggi di sekitar Candi, terbukti bahwa setiap tahunnya kawasan utara Semarang mengalami gradasi penurunan antara 6 hingga 8 Cm.

Penyebab banjir dan rob yang mengancam kota Semarang, menjadi semakin kompleks ketika diketahui bahwa akibat perubahan tata guna lahan di kawasan penyangga ekologis yang terdapat di Kabupaten Temanggung dari semula merupakan hutan yang berfungsi "menyimpan" air tanah dan air hujan, diubah menjadi perkebunan tembakau maupun lahan hunian penduduk yang diperhitungkan lebih bernilai ekonomis. Selain itu, menurut Kepala Dinas Pengelolaan Sumber Daya Air Propinsi Jawa Tengah Prasetyo Budie Yuwono, terjadinya intrusi air laut di kawaan Semarang utara disebabkan oleh pengambilan air tanah dalam jumlah besar dengan cara yang tidak benar, dalam rangka memenuhi kebutuhan air untuk keperluan industri maupun konsumsi.

Penanganan Banjir

Rencana penanganan banjir secara komprehensif, pada dasarnya sudah cukup lama digulirkan oleh Pemerintah Propinsi Jawa Tengah maupun Pemerintah Kota Semarang. Tetapi baru pada pertengahan Maret 2014 lalu, berbagai pemangku kepentingan yang terkait dengan pencegahan banjir di kota Semarang, bertemu dalam seminar sehari yang dilangsungkan di Universitas Sultan Agung Semarang. Salah satu kesimpulan yang dijadikan rekomendasi seminar tersebut antara lain kesepakatan dari berbagai institusi dan seluruh stakeholder untuk meneruskan upaya penanganan banjir dan rob di kota Semarang, akan dilakukan pembangunan dam lepas pantai sepanjang 15,5 Km dan menciptakan daratan baru seluas 4.250 hektar, pemprov Jateng berencana membuat danau air tawar berkapasitas 4.000 hektar yang melingkari perairan Semarang utara.

"Pantai Teluk Semarang yang membentang sepanjang 40,64 Km, tersusundaritanahendapansangat muda. Pada saat ini proses konsolidasi masih terus berlangsung, dan hal itu memicu terjadinya penuruan lahan, dengan laju turun tanah tertinggi mencapai 8 sentimeter setiap tahun" ungkap Prasetyo

Budie Yuwono dalam kapasitasnya selaku salah satu pemrasaran dalam seminar terkait prospek pembangunan dam lepas pantai.

Belum Maksimal

Dalam seminar tersebut juga dibahas permasalahan intrusi air laut yang makin meluas, dengan luas genangan yang diperkirakan mencapai sekitar 4.500 hektar. Selain itu, pantai yang terabrasi mencapai panjang 15,52 Km. Untuk mengatasinya, dilakukan upaya penanggulangan terhadap banjir akibat rob ataupun hujan, yang diterapkan dalam empat sistem drainase, yaitu subsistem drainase Mangkang, sistem drainase Semarang barat, sistem drainase Semarang tengah dan sistem drainase Semarang timur.

Masih menurut Kepala Dinas Pengelolaan Sumber Daya Air Propinsi Jateng, sejauh ini penanganan banjir dan rob melalui penataan sistem drainase dinilai belum maksimal.

"Adanya polder juga hanya bersifat mengurangi banjir. Untuk itu, digulirkan rencana pembangunan dam lepas pantai yang akan menjadi proyek alternatif untuk membentengi Teluk Semarang utara dari ancaman abrasi dan rob" papar Prasetyo.

Menurutnya, dam lepas pantai akan membentuk dam besar yang melindungi kawasan Pelabuhan Tanjung Emas mulai batas Kendal di sisi barat, Semarang di sisi tengah hingga Demak di sisi timur. Selanjutnya, di atas dam pelin dung dapat difungsikan sebagai jalan. Dam di tengah perairan akan memunculkan danau air tawar yang memiliki beragam fungsi, mulai dari kawasan industri, pelabuhan, area komersial, hingga taman rekreasi dan budidaya ikan.

Dana besar

Sementara itu, Ketua Laboratorium Pengairan Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang, Suharyanto menemukan, meskipun proyek dam lepas pantai keepan belum jelas efektivitas penanganannya terhadap banjir dan rob di pantai Semarang dan juga Jakarta, tetapi untuk melaksanakan pembangunan proyek tersebut dibutuhkan biaya yang besar.

Guna membangun dam di lepas pantai, diperkirakan membutuhkan biaya

sebesar US \$.0,4 juta hingga US \$.27,5 juta per kilometer. Semakin tinggi ukuran dam lepas pantai tersebut, biaya yang diperlukan tentu akan semakin besar pula. Di samping itu, bila bangunan dam telah berhasil dibangun, akan diperlukan pula biaya perawatan, agar fungsi perlingkungannya tetap berjalan sesuai dengan rencana.

Selain hal pokok di atas, menurut Suharyanto, agar danau air tawar di dam lepas pantai tetap terjaga, sebanyak 26 sungai dan saluran yang bermuara di dam tersebut juga perlu terjaga kebersihannya. Hal itu harus dilakukan, mengingat sedimentasi sungai-sungai itu kini relatif tinggi. Sebagai contoh, angkutan sedimen di Semarang barat saja mencapai 373.000 meter kubik setiap tahunnya. Apabila saluran di Semarang timur juga diperkirakan memiliki potensi yang sama, maka setiap tahunnya dam yang dibangun nanti akan digerojok oleh sekitar 725.000 meter kubik endapan.

"Terkait dengan rencana itu, perlu juga dipikirkan kebersihan air sungai dan saluran yang bebas polusi limbah. Untuk itu, pengolahan limbah di tiap sungai yng bermuara ke perairan pantai Semarang, harus dilakukan secara professional denan kebutuhan biaya yang akan sangat besar pula" tutur Suharyanto.

Sementara itu, konsultan pengembangan dam lepas pantai di Semarang John Wirawan mengatakan, proyek dam lepas pantai itu akan dibangun sepanjang 139.02 Km dengan luasan 14.993,97 hektar. Dam termaksud akan membentuk kolam baru pelabuhan dengan kedalaman sampai -20 meter.

Sejalan dengan rencana pembangunan dam lepas pantai tersebut, General Manager Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) Iwan Sabatini menjelaskan kepada Dermaga, ujanya: "Kami belum tahu persis rinciannya seperti apa. Namun dalam pengertian umum, bila disebut sebagai dam, maka yang akan dibangun merupakan bendungan besar untuk menahan masuknya air dari luar tempat yang dibentengi. Pertanyaannya dari segi pengusaha pelabuhan adalah: kalau nantinya akan terdapat benteng di lepas pantai, lalu bagaimana caranya agar kapal-kapal yang akan keluar/ masuk pelabuhan bisa tetap melakukan aktivitasnya ?" (Nilam)

Pelabuhan Perikanan Mendukung Ekonomi Biru

Dalam rangka
mendorong
terwujudnya
program blue
economy,
pemerintah
menunjuk
sembilan
kawasan prioritas
pengembangan

SEBAGAI komitmen terhadap pelaksanaan konsep Blue Economy (Ekonomi Biru) berbasis kelautan, sejak beberapa waktu lalu pemerintah RI telah melakukan formasi struktur organisasi pengembangan Kawasan Minapolitan. Hal itu merupakan bagian kebijakan langkah strategis untuk penguatan usaha mikro dan kecil, usaha menengah dan besar, serta pengembangan ekonomi berbasis wilayah. Terkait program tersebut Kementerian Kelautan & Perikanan (KKP) menunjuk langsung para kepala daerah selaku penanggungjawab program di tiap-tiap daerah. Sedangkan ketua pelaksanaannya adalah Sekretaris Daerah setempat. Hal ini mengisyaratkan bahwa program ini harus ditangani secara serius dan dikoordinasikan lintas lembaga. Sehingga keberhasilan program itu tak hanya akan dinikmati masyarakat di sekitar pesisir pantai, tetapi juga masyarakat di daerah tersebut secara umum.

Kendati kawasan Minapolitan Probolinggo tidak termasuk lokasi prioritas yang diagendakan tahun 2010, tetapi daerah tersebut ternyata telah berhasil menerima penghargaan dari Gubernur Jawa Timur untuk kategori Dukungan Pemerintahan Kota Terhadap Pembangunan Perikanan dan Kelautan di Propinsi Jawa Timur. Menyusul kemudian ditetapkan sebagai salah satu Kawasan Minapolitan Percontohan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Budidaya Nomor : KEP.240/DJ-PB/2012 Tentang Penetapan 87 Lokasi Sentra Produksi Perikanan Budidaya Sebagai Kawasan Minapolitan Percontohan Tahun 2013.

Hal tersebut ditengarai sebagai hasil kerja keras pemerintah setempat untuk tak hanya meningkatkan hasil tangkapan ikan, tapi juga mengedukasi serta memfasilitasi masyarakat supaya dapat meningkatkan nilai jual dari hasil produksi kelautan serta budidaya perikanan. Diantara upaya yang tampak dari pemerintah Probolinggo adalah banyak terbentuknya Usaha Kecil Mikro (UKM) yang menjadikan produk kelautan atau budidaya perikanan sebagai komoditas unggulannya. Para UKM itu mendapat pembinaan khusus dari dinas-dinas terkait, baik Dinas Kelautan dan Perikanan, Dinas Perindustrian dan Perdagangan, atau Dinas Pariwisata setempat. Selain itu pemerintah kerap kali memfasilitasi promosi dan penjualan UKM dengan kegiatan-kegiatan rutin mingguan, bulanan ataupun tahunan.

Ekonomi Maritim

Wacana Blue Economy atau Ekonomi Biru yang didengungkan oleh Kementerian Kelautan & Perikanan merupakan perencanaan strategis yang butuh langkah-langkah matang. Bukan hanya sebagai konsep baru yang cukup disosialisasikan kedalam suatu deklarasi, tapi menuntut upaya-upaya kontinyu, terus menerus, dan berkesinambungan dari setiap lembaga-lembaga yang terkait. Sehingga apa yang menjadi harapan yakni menjadikan Indonesia sebagai negara sentra penghasil produk perikanan terbesar akan sejalan dengan kesejahteraan masyarakat di lingkungan kelautan.

Program Blue Economy (Ekonomi Biru) yang diluncurkan pemerintah merupakan gagasan percepatan ekonomi nasional yang bertumpu pada sektor-sektor usaha kelautan dan pemberdayaan masyarakat maritim.

Sebagai grand strategy, Kementerian KP telah merumuskan empat poin yang harus segera dituntaskan yaitu:

- Mengelola sumber daya kelautan & perikanan secara berkesinambungan,
- Memperkuat kelembagaan dan SDM secara terintegrasi,
- Meningkatkan produktivitas dan daya saing berbasis ilmu pengetahuan,
- Memperluas akses pasar baik domestik maupun internasional.

Dalam paparannya beberapa waktu lalu, Menteri Kelautan & Perikanan Sharif "Cicip" Sutardjo antara lain mengatakan bahwa: sebagai pola pendekatan yang akan digunakan Kemenerian meliputi

perubahan berpikir dari orientasi pengembangan ekonomidaratmenuju pengembangan ekonomi maritim, pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan, peningkatan produksi melalui Kawasan Minapolitan, dan upaya peningkatan penghasilan masyarakat yang adil dan pantas.

"Sebagai paradigma yang bertujuan menghasilkan pertumbuhan ekonomi dari sektor kelautan dan perikanan serta menjamin kelestarian sumber daya lingkungan pesisir sekaligus meningkatkan kualitas ekonomi bagi masyarakatnya, pelaksanaan Ekonomi Biru patut menolak segala bentuk upaya atau cara-cara yang menguntungkan salah satu pihak tapi merugikan pihak yang lain. Proyek-proyek eksploitasi laut, seperti penangkapan ikan besar-besaran, pennggunaan peledak, penjarahan terumbu karang, atau penggunaan bahan-bahan berbahaya dan perilaku yang merusak ekosistem alam akan



mencederai semangat Ekonomi Biru sendiri. Model pendekatan blue economy diharapkan mampu menjawab ketergantungan antara ekonomi dan ekosistem serta dampak negatif akibat aktivitas ekonomi termasuk perubahan iklim dan pemanasan global" ujar Menteri Kelautan dan Perikanan baru-baru ini, pada kuliah umum didepan sejumlah taruna.

Lebih lanjut Menteri menegaskan bahwa konsep Ekonomi Biru bakal menjadi terobosan yang sinergis dan berkelanjutan dengan meninggalkan praktek ekonomi yang mementingkan keuntungan jangka pendek. Konsep ini memerlukan aksi dan perbaikan dari hulu hingga hilir, sehingga menciptakan produk-produk yang tidak sekedar unggul secara lokal tapi juga mampu bersaing di pasar global.

Zonasi Kawasan

Untuk mendorong percepatan ekonomi berbasis Blue Economy, Kementerian KP juga telah melakukan pemetaan daerah-daerah yang berpotensi unggul dalam bidang pengembangan ekonomi kelautan. Kemudian pada daerah yang ditentukan itu akan dilakukan pembangunan sistem ekonomi berbasis kawasan berdasar prinsip manajemen terintegrasi, efisiensi, berkualitas, dan percepatan. Strategi ini yang kemudian di sebut Program Kawasan Minapolitan.

Dalam pengertiannya, Kawasan Minapolitan dijabarkan sebagai suatu bagian wilayah yang mempunyai fungsi utama ekonomi, yang terdiri dari sentra produksi, pengolahan dan pemasaran komoditas perikanan, pelayanan jasa, dan/atau kegiatan pendukung lainnya. Kawasan Minapolitan harus memenuhi beberapa karakter dan persyaratan yang ditentukan Kementerian KP. Diantara karakter yang dimaksud adalah merupakan kawasan ekonomi yang terdiri atas sentra produksi, pengolahan, dan/atau pemasaran serta kegiatan usaha lainnya, seperti jasa dan perdagangan; Menampung dan mempekerjakan SDM di dalam kawasan dan daerah sekitarnya;

* Mempunyai sarana dan prasarana cukup memadai sebagai pendukung

aktivitas ekonomi usaha perikanan; * Mempunyai dampak positif terhadap perekonomian daerah & di daerah sekitarnya

Sedangkan persyaratan yang diberikan oleh Kementerian KP dalam penetapan Kawasan Minapolitan meliputi kesiapan daerah yang bersangkutan, termasuk kontribusi, pembiayaan, fasilitas, serta pengelolaan dan pengembangan; memiliki komoditas unggulan yang bernilai tinggi, memiliki letak strategis secara geografis untuk menunjang pengembangan produk unggulan; memiliki unit-unit pendukung seperti produksi, pengolahan, dan pemasaran; adanya kelayakan lingkungan yang terukur berdasarkan daya ukur lingkungan; serta adanya kelembagaan yang bertanggung jawab di daerah tersebut.

Prioritas lokasi yang diusung sebagai Kawasan Minapolitan sejak tahun 2011 terbagi menjadi empat zona, yakni Pulau



Sumatra, Pulau Jawa, Pulau Sulawesi, dan Kepulauan Maluku dan Papua. Dari ke empat zona, sementara dipilih sembilan kawasan yang nantinya diupayakan pengembangan Program Kawasan Minapolitan sesuai Roadmap yang ditentukan.

Ke sembilan kawasan yang dimaksud adalah:

- Pelabuhan Perikanan Samudera Belawan di Kota Medan,
- Pelabuhan Perikanan Nasional Sungai Liat di Kabupaten Bangka,
- Pelabuhan Perikanan Nasional Pelabuhan Ratu di Kabupaten Sukabumi,
- Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap di Kabupaten Cilacap,

- Pelabuhan Perikanan Pantai Panceran di Kabupaten Pacitan,
- Pelabuhan Perikanan Pantai Muncar di Kabupaten Banyuwangi,
- Pelabuhan Perikanan Samudera Bitung di Kota Bitung,
- Pelabuhan Perikanan Nasional Ternate di Kota Ternate,
- Pelabuhan Perikanan Nasional Ambon di Kota Ambon.

Masih Tertinggal

Secara terpisah mantan Menteri Kelautan & Perikanan Rokhmin Dahuri didepan peserta seminar Pusat Penelitian Oseanografi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2O LIPI) pada beberapa waktu lalu menyebutkan bahwa penerapan riset kelautan di Indonesia masih tertinggal dibanding dengan negara lain di Asia Tenggara. Ungkap Dahuri: "Padahal potensi kelautan Indonesia sangat menjanjikan, tetapi Indonesia masih belum seberapa membangun sektor kelautan. Bahkan lingkungan pesisir an laut cenderung rusak".

Pada seminar yang dihadiri peneliti pada Badan Riset Kelautan & Perikanan Kementerian Kelautan & Perikanan serta Dishidros TNI AL itu, Dahuri menunjukkan sejumlah ketertinggalan Indonesia dalam membangun perikanan/kelautan. Padahal total potensi ekonomi sector kelautan Indonesia mencapai US \$1,2 triliun per tahun, atau 7 kali lipat besaran APBN tahun 2013 yang mencapai Rp.1.600 triliun. Potensi itu berasal dari perikanan tangkap, budidaya, industri pengolahan, bioteknologi, wisata, pertambangan, perhubungan dan jasa lainnya. Dengan nada serius tetapi santai mantan Menteri Kelautan & Perikanan itu nyeletuk: "Sudah 68 tahun merdeka, masak membuat kincir air saja kita tidak bisa".

Sorotan lain juga ditujukan pada lemahnya penelitian. Di antaranya mengulang penelitian di luar negeri atau instansi lain. Hal itu membuat keilmuan tak berkembang serta membuang energi serta biaya. Terkait hal tersebut, Kepala P2O-LIPI Zainal Arifin mengakui penyerapan hasil-hasil riset kelautan ke kalangan industri besar maupun kecil masih minim. Ujarnya: "Hasil penelitian kelautan dan perikanan masih banyak pada skala laboratorium dan belum memasuki tahapan komersial". (Kalimas)

Suasana sosialisasi sistem operasi, Teknologi Informasi dan billing Terminal Teluk Lamong kepada para Mitra dan Pengguna Jasa.



Prioritaskan Pelayanan TERMINAL TELUK LAMONG Batasi Shipping Line

Persiapan operasional Terminal Multipurpose Teluk Lamong tinggal menghitung hari. Bahkan progress pembangunan fisik diprediksi bulan ini tuntas pengerjaannya.

Hal ini yang membuat manajemen PT Terminal Teluk Lamong tengah mengebut kesiapan operasional.

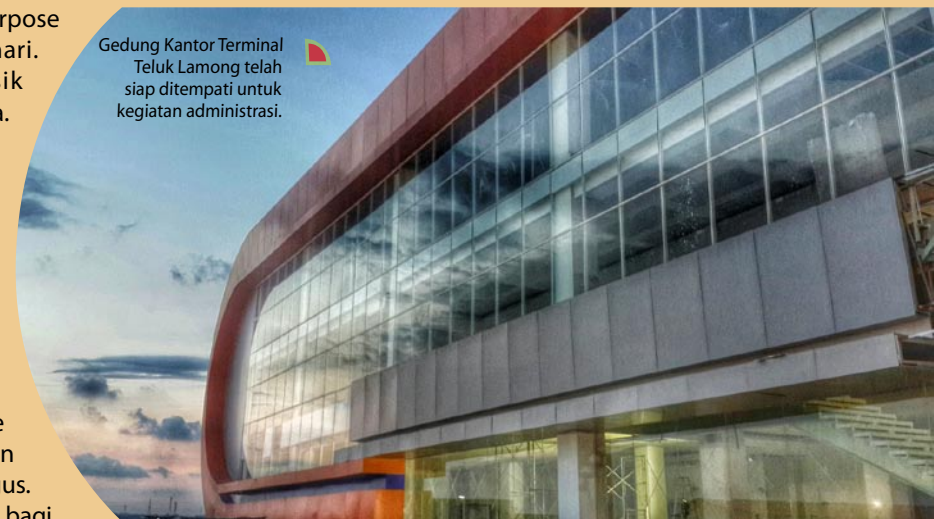
Anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III (Persero) itu melakukan sosialisasi kepada shipping line (perusahaan pelayaran) dan forwarder pada Rabu (2/4). Sosialisasi ini menyangkut sistem operasional, fasilitas yang dimiliki, dan menyangkut teknis pembayaran.

Hasil sosialisasi ini memberi antusiasme bagi shipping line. Ini bisa dilihat dari diskusi dan masukan yang diberikan shipping line cukup bagus. Selain itu, masukan tersebut memberi tantangan bagi manajemen PT Terminal Teluk Lamong untuk segera mengoperasikan pelabuhan modern pertama di Indonesia ini.

Antusiasme Pelayaran

Direktur Utama PT Terminal Teluk Lamong, Prasetyadi mengungkapkan sosialisasi ini sangat penting guna memberi informasi sekaligus jaring aspirasi. "Kalau kita lihat hasil diskusi sangat menarik. Banyak shipping line yang antusias dengan berbagai pertanyaan seputar sistem operasi dan fasilitas yang kita miliki," kata Prasetyadi selepas acara di Sahangri-la Hotel.

Gedung Kantor Terminal Teluk Lamong telah siap ditempati untuk kegiatan administrasi.



Alumnus Le Havre Prancis itu menambahkan, hasil diskusi tersebut menunjukkan sikap shipping line yang mayoritas wait and see. Rata-rata shipping line yang sudah mendaftar ke Teluk Lamong tidak langsung menambah rute atau kapal.

"Dimana rute eksisting dimanfaatkan dialihkan Teluk Lamong. Terutama rute dari Belawan (Medan), Balikpapan, dan Indonesia Timur," tambahnya. Sebab Teluk Lamong sendiri sudah menghubungkan dengan pelabuhan Belawan, Balikpapan dan Indonesia Timur yang sudah ter- Windows System.

Prasetyadi tidak menyebut rute Indonesia Timur berasal. Pihaknya hanya menyebut untuk Indonesia Timur bisa berasal dari Sorong, Jayapura, Makassar, dan kota-kota lain. Tetapi dia menegaskan hanya kapal dengan kapasitas besar yang akan dilayani dari Indonesia Timur.

PT Terminal Teluk Lamong sengaja membatasi koneksi dengan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Demikian juga dengan jumlah kapal yang masuk diharapkan tidak dalam jumlah besar. Hal ini dimaksudkan agar pelayanan yang diberikan betul-betul maksimal.

"Bisa saja kita menampung semua pelayaran. Tetapi nantinya pelayanan kita tidak optimal. Maksud dan tujuan kami membatasi ini, agar pelayanan kami betul-betul maksimal dan bisa meminimalisir semua kesalahan. Apalagi ini adalah terminal baru dan modern," urainya.

Saat ini antrean shipping line yang hendak masuk ke Teluk Lamong cukup banyak. Bahkan Prasetyadi mengasumsikan, saat operasi penuh nanti akan terjadi gelombang petikemas dalam jumlah besar.

Pada kesempatan yang sama, Direktur Operasi PT Terminal Teluk Lamong Agung Kresno Sarwono menjelaskan peralatan ini perlu dilakukan uji coba terlebih dahulu. Pihaknya mengaku butuh waktu sekitar dua bulan untuk menguji semua peralatan dan sistem di Teluk Lamong.

Kita sudah menggandeng Spill sebagai salah satu volunteer untuk uji coba. "Spill akan membawa muatan dari Samarinda dengan estimasi sekitar 400 TEU's dengan kapal yang tidak terlalu besar. Yang penting ada kepastian windows dahulu," katanya.

Uji coba ini untuk memberi pengalaman kepada kru agar terbiasa dengan electrically system. Demikian juga untuk menguji TOS (Terminal Operation System) di Teluk Lamong. Selain itu membiasakan head tractor beroperasi dan membiasakan kru untuk terlatih dengan peralatan dan sistem. Dia menambahkan bila CTT baru tiba 12 unit yang baru tiba bulan April ini. Inilah yang perlu dilakukan uji coba operasi sejumlah peralatan dan crane lainnya.

Paparan lain yang disampaikan direksi PT Terminal Teluk Lamong adalah rencana pembangunan fly over dan monorail. Untuk fly over diperkirakan paling mendesak dan dijadwalkan dibangun pada semester kedua tahun ini. Diharapkan proses pembangunannya tuntas pertengahan tahun 2015. Tidak tertutup kemungkinan pembangunan monorail diharapkan tahun ini terlaksana.

Sejumlah shipping line yang dijumpai disela-sela acara mengakui tidak bisa langsung menambah jumlah kapal dan rute. Shipping line khawatir bila penambahan ini dilakukan bisa menciptakan kongesti baru.



"Saat ini di Tanjung Perak waiting time mencapai 4-5 hari. Bila kita paksaan untuk menambah rute, malah menciptakan kongesti baru," kata Selamat Rahardjo, Manajer PT Meratus Line Surabaya. Meratus ingin memanfaatkan kapal dan rute eksisting agar tidak menciptakan masalah baru.

Hal senada juga disampaikan Rudy Prastowo Manajer Operasi Evergreen. Saat ini belum ada rencana untuk menambah rute dan kapal baru untuk tujuan Teluk Lamong. Pihaknya masih memiliki kontrak dengan anak perusahaan Pelindo III lainnya, PT Terminal Petikemas Surabaya. "Bila pelayanan baik, dengan sendirinya akan menambah kapal maupun rute," kata Rudi.

Evergreen sepanjang tahun 2013 kemarin memiliki 16 call dengan jumlah container mencapai 13 ribu TEU's di TPS. Semua kapal yang dioperasikan Evergreen merupakan rute internasional. Sementara Teluk Lamong dipastikan full operation pada bulan September 2014.

Sistem Pembayaran Elektronik

Dalam kegiatan billing Terminal Terminal Teluk Lamong rencananya akan menerapkan sistem pembayaran elektronik saat operasional terminal pelabuhan termmodern di Indonesia tersebut.

Direktur Umum dan Keuangan PT Terminal Teluk Lamong Hariyana menguraikan sistem pembayaran biaya terminal nantinya menggunakan pola elektronik. Sehingga transaksi pembayaran kapal maupun peti kemas semua mengandalkan teknologi informasi.

"Sistemnya nanti para agen atau shipping memiliki deposit, sehingga saat permohonan masuk Terminal Teluk Lamong diajukan maka biaya akan diketahui, kalau kurang bayar akan terbit invoice," jelasnya.

Menurutnya, sistem pembayaran elektronik akan diikuti jaminan dokumen selesai 24 jam. Pengguna jasa nantinya bisa mencetak tanda bukti di kantornya masing-masing dan bisa digunakan pada saat masuk terminal.

Hariyana menguraikan arus pembayaran berbasis elektronik dengan sistem host to host saat ini sudah bekerja sama dengan sejumlah bank, antara lain Bank Mandiri, CIMB Niaga, BPD Jawa Timur, Bank Permata dan HSBC.

"Bila ada bank lain yang hendak terlibat kami sangat terbuka," tambahnya.

Soal kemungkinan pengguna jasa belum menggunakan transaksi elektronik, Hariyana menilai bank tidak memerlukan membuka cabang atau kasir di kawasan terminal. Pasalnya, semua pembayaran melalui transaksi elektronik, sehingga fasilitas anjungan tunai mandiri di luar pelabuhan bisa difasilitasi.

Seperti diketahui, Terminal Teluk Lamong yang merupakan fasilitas tambahan di kawasan Tanjung Perak dilengkapi panjang dermaga 500 meter dengan lebar 80 meter. Kedalam laut dermaga internasional dan domestik 14 meter di bawah permukaan laut. Terminal juga dilengkapi lapangan peti kemas seluas 15,86 ha dan lapangan curah kering 10 ha. (Kalimas)



Aktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB)

Interkoneksi Pelabuhan Picu Lonjakan Arus Barang

Pelindo III gencar membangun keterhubungan alias interkoneksi antarpelabuhan sehingga mendorong kinerja sejumlah pelabuhan, seperti Tanjung Perak, Tanjung Emas, Banjarmasin, Benoa, Kumai, Sampit, Lembar, Tenau Kupang, dan pelabuhan lainnya.

Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III Faris Assagaf menguraikan bahwa guna mendukung efektivitas arus logistik melalui laut, perseroan terus melakukan upaya-upaya terobosan.

Langkah yang dilakukan tentu membuat fasilitas pelabuhan seperti dermaga, lapangan penumpukan dan modernisasi peralatan. Namun, selain itu dilakukan pula penataan lingkungan dermaga hingga fasilitas penunjang seperti jalan.

"Penciptaan kondisi di masing-masing pelabuhan bisa mendorong pertumbuhan peti kemas domestik hingga 15%," jelasnya soal strategi perseroan menata 17 pelabuhan yang dikelolanya.

Sedangkan internasional mencapai 4-5 persen di Pelabuhan Tanjung Perak. "Banyak perbaikan yang sudah kita lakukan, diantaranya dengan peremajaan peralatan maupun interkoneksi antar pelabuhan," katanya.

Adapun titik utama interkoneksi yaitu Pelabuhan Trisakti-Banjarmasin, Sampit, Kumai, Maumere dan Tenau Kupang. Program yang telah digenot 5 tahun belakangan ini telah menampakkan hasil.

Direktur Operasi dan Teknik PT Pelindo III Faris Assagaf

Pelabuhan Trisakti-Banjarmasin yang pada 2010 hanya melayani 272.180 boks meningkat 23% pada 2011 menjadi 335.733 boks setelah dibangun lapangan penumpukan. Peningkatan berlanjut pada 2012 tercatat volume yang dilayani 384.323 boks dan naik 14% pada 2013 menjadi 387.000 boks.

Fenomena pertumbuhan signifikan karena perbaikan fasilitas juga terlihat di Pelabuhan Tenau Kupang, Nusa Tenggara Timur. Pada 2011 arus peti kemas 56.985 boks naik 4,7% menjadi 59.689 boks pada 2012. Sedangkan pada 2013 arus peti kemas 78.322 boks naik 31,2%.

"Container crane didiapkan satu unit dan dua unit RTG [rubber tired gantry] serta penyiapan lapangan penumpukan, sehingga pada tahun 2012 ke 2013 terlihat pengaruhnya," jelasnya mengambarkan bagaimana fasilitas di Pelabuhan Tenau Kupang memacu pertumbuhan arus peti kemas.

Perbaikan fasilitas, lanjutnya, juga dilakukan di Pelabuhan Kumai, Sampit, Maumere maupun Lembar. Perbaikan di pelabuhan lain berdampak pula di Tanjung Perak.

Terminal konvensional Pelabuhan Tanjung Perak pada 2010 volume arus peti kemas 353.735 boks naik 52% pada 2011 menjadi 538.658 boks.

Pria kelahiran Ternate, Maluku Utara itu menegaskan, petikemas domestik di Pelabuhan Tanjung Perak memang tidak hanya dari Pelabuhan Banjarmasin. Sebab di beberapa daerah seperti Kupang, Maumere, Bagendang, Sampit, Kumai, dan Lembar sudah menggunakan petikemas. Dimana daerah-daerah yang sudah mengalami peralihan petikemas itu menjadi trigger setelah dilakukannya investasi alat.

"Trigger-nya Pelabuhan Banjarmasin mempengaruhi Pelabuhan Tanjung Perak. Pada 2011 mulai Pelabuhan Lembar, Tenau Kupang, Maumere juga ditata, efeknya semua lari ke Pelabuhan Tanjung Perak," tambahnya.

Dongkrak Curah Cair

Tak hanya memicu lompatan pertumbuhan peti kemas, interkoneksi juga memicu arus curah cair non bahan bakar minyak. Pendorong komoditas ini di Sampit, Kalimantan Tengah.

Arus curah cair di Sampit pada 2005 124.476 ton curah cair dan naik 2012 mencapai 1,44 juta ton. Kenaikan signifikan juga terjadi di Kumai yang pada 2005 hanya 766.893 ton pada 2012 2,8 juta. Demikian pula di Kotabaru Kalimantan Selatan pada 2005 hanya 22.202 ton menjadi 1 juta ton pada 2012.

Faris menguraikan dampak curah cair di Tanjung Perak memang tidak terlalu signifikan. Pasalnya, pada 2005 volume yang dilayani 2 juta ton dan pada 2012 hanya 2,5 juta ton.

Akan tetapi, lanjut dia, di Pelabuhan Tanjung Emas pada 2005 volume curah cair 431.256 ton menjadi 1,22 juta ton pada 2012. Curah cair juga mendorong kinerja Pelabuhan Gresik yang pada 2005 tercatat 89.530 ton menjadi 865.792 ton pada 2012.

Kegiatan bongkar curah cair di Terminal Nilam Utara Pelabuhan Tanjung Perak

Rekonfigurasi

Melihat pertumbuhan yang signifikan, Faris menuturkan, perseroan lantas melakukan rekonfigurasi alias penataan ulang. Semisal, di Terminal Nilam, Tanjung Perak, dibangun terminal curah cair. Adapun di Tanjung Emas ancaman rob diantisipasi dengan membangun polder, penambahan dermaga peti kemas, tambah Container Yard (CY), serta penambahan container crane, RTG, dsb.

"Sekarang terbukti mulai tumbuh peti kemas antar pulau di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang dijalankan oleh perusahaan pelayaran seperti Spil dan Meratus," tuturnya.

Rekonfigurasi juga dilakukan di pelabuhan lain semisal penguatan dermaga dan terminal penumpang di Benoa. Perseroan juga mengantisipasi pertumbuhan arus barang dengan pendalaman kolam di Pelabuhan Tanjung Emas dan Tanjung Perak.

"Kami juga siapkan Java Integrated Industrial Port Estate (JIPE) di Manyar Gresik sebagai bagianantisipasi bila interkoneksi dan rekonfigurasi mendorong pertumbuhan arus barang lebih cepat," tegasnya. Semua itu, sambungnya, untuk menjamin pertumbuhan barang bisa seiring dengan peningkatan layanan secara berkelanjutan.

Sebagaimana diketahui, tahun ini saja Pelindo III sudah melakukan investasi besar-besaran untuk pembelian alat guna mendukung produktivitas kerja bongkar muat. Salah satu yang paling besar adalah di Terminal Teluk Lamong dengan membeli alat paling canggih senilai kurang lebih Rp 1,5 triliun. (Mirah)

Aktivitas penumpukan petikemas domestik disalah satu Container Yard (CY) di Pelindo III

Pelindo III Setor Rp1,12 Triliun ke Negara

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Pelindo III akan menyeter uang ke negara senilai Rp1,12 triliun. Setoran itu berupa pajak sebesar Rp694 miliar, kontribusi jasa pemanduan dan penundaan Rp6 miliar serta deviden sebesar Rp420 miliar.



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan kontribusi perseroan kepada negara tahun ini lebih besar dari tahun sebelumnya. Menurutnya, tahun 2012 lalu Pelindo III menyeter sekitar Rp937 miliar kepada negara. "Kontribusi kami kepada negara secara keseluruhan naik 19,5 persen. Itu tak lepas dari meningkatnya pendapatan dan laba Pelindo III di tahun 2013 kemarin," kata Djarwo sesaat setelah melakukan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) di Kementerian BUMN, akhir Maret lalu.

Lebih lanjut Djarwo mengatakan meningkatnya setoran perusahaan kepada negara tak lepas dari meningkatnya kinerja operasional perusahaan. Menurutnya, arus kapal di seluruh pelabuhan yang dihimpun perusahaan menyatakan bahwa arus kapal meningkat dari 74.915 unit di tahun 2012 menjadi 78.189 unit di tahun 2013. Peningkatan arus kapal juga didukung dengan ukuran-ukuran kapal yang semakin besar. Jika sebelumnya tercatat 262.790 GT, di tahun 2013 tercatat 298.607 GT.

Demikian halnya dengan arus barang. Djarwo menyontohkan kenaikan arus barang yang cukup terlihat terjadi pada arus petikemas. Tahun 2012 lalu, jumlah petikemas yang melalui pelabuhan Pelindo III sebanyak 3,9 juta TEU's. Sedangkan di tahun 2013 kemarin, jumlah itu meningkat menjadi 4,1 juta TEU's.

"Ini menunjukkan bahwa pelabuhan-pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III mulai ramai. Bahkan ada beberapa pelabuhan yang membutuhkan pengembangan guna mengantisipasi kelebihan kapasitas," tambahnya.

Serangkaian pengembangan dan peningkatan layanan dimaksud diantaranya dilakukan di Pelabuhan Tanjung Perak, Terminal Petikemas Semarang (TPKS), dan Pelabuhan Banjarmasin.

Pelabuhan Tanjung Perak misalnya, pelabuhan terbesar di lingkungan Pelindo III itu sudah terancam kelebihan kapasitas. Oleh karenanya, Pelindo III telah melakukan pembangunan Terminal Teluk Lamong guna mengantisipasi kelebihan kapasitas tersebut. Proyek yang menelan biaya sekitar Rp3,4 triliun itu rencananya akan diuji coba pada bulan Mei mendatang.

"Perkembangan pembangunan fisik kini sudah mencapai 90 persen dan alat bongkar muat diperkirakan akan tiba pada bulan April 2014. Kami optimis Terminal Teluk Lamong bisa diuji coba Mei 2014 mendatang," tutup Djarwo.

Terbitkan Obligasi

Meningkatnya kinerja Pelindo III tak lepas dari upaya peningkatan kapasitas dan layanan di pelabuhan-pelabuhan yang dikelola perusahaan. Tahun ini saja, upaya untuk meningkatkan kapasitas dan layanan kepelabuhanan, Pelindo III berencana melakukan investasi senilai Rp5 Triliun. Belanja modal itu sebagian besar masih tersedot untuk pekerjaan pembangunan Terminal Teluk Lamong yang rencananya akan diujicoba pada Mei 2014 mendatang.

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono mengatakan untuk memenuhi biaya belanja modal tersebut, perseroan akan menerbitkan obligasi dengan total nilai USD 400 Juta. Penerbitan obligasi itu akan dibagi dalam dua pecahan mata uang yakni dolar Amerika dan rupiah dengan tenor tujuh tahun. Dia mengungkapkan pemilihan obligasi sebagai opsi pendanaan karena dinilai lebih efisien dibandingkan pendanaan lain, meskipun perseroan tetap membuka kemungkinan pinjaman perbankan.

"Kami telah membentuk tim untuk melakukan kajian penerbitan obligasi. Setelah ada kajian baru kita melakukan tender untuk arranger. Kurang lebih satu bulan ke depan akan ada hasil," jelasnya.

Pelindo III tengah melakukan pembangunan Terminal Teluk Lamong yang kini telah memasuki tahap akhir. Terminal Teluk Lamong dibangun guna mengantisipasi kelebihan kapasitas di Pelabuhan Tanjung Perak. Untuk jangka panjang, Pelindo III juga sedang melakukan pembangunan kawasan industri yang terintegrasi dengan pelabuhan. Kawasan tersebut dikenal dengan Java Integrated Industrial and Ports Estate (JIPE) yang berlokasi di Manyar Kabupaten Gresik. (Mirah)



Direktur Keuangan PT Pelindo III
Wahyu Suparyono

Percepat Dwelling Time

dengan Perbaikan Pelayanan Publik

Penumpukan petikemas internasional di Terminal Petikemas Surabaya (TPS)

Hasil investigasi di sejumlah pelabuhan utama di Indonesia mendorong Ombudsman Republik Indonesia (RI) di pelabuhan laut terkait dwelling time memberi rekomendasi kepada sejumlah instansi. Beberapa instansi tingkat kementerian diharapkan bisa memperbaiki sistem logistik nasional yang masih rendah

Kajian tersebut tidak lepas dari keluhan yang disampaikan oleh pengusaha terkait dengan sistem logistik nasional (sislognas). Temuan-temuan ini tidak lepas dari beberapa hal yang berkaitan dengan transportasi logistik.

Ada enam poin yang direkomendasikan Ombudsman untuk dilakukan perbaikan. Enam item itu diantaranya menyangkut infrastruktur, penyelesaian pelayanan, pemenuhan waktu (lead time) pemrosesan ekspor dan impor, kapasitas dan jaringan pelayanan, pengelolaan stok dan fluktuasi kontainer, dan disparitas harga.

Danang Girindawardana, Ketua Ombudsman RI dalam surat yang dikirim Maret lalu, meminta semua pihak yang terkait melakukan perbaikan. Tidak tanggung-tanggung, sejumlah lembaga Negara seperti kementerian tidak luput dari pantauan.

Sebut saja Menteri Koordinator Bidang Ekonomi RI, Menteri Keuangan RI, Menteri Perhubungan RI, Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Menteri Pertanian RI, dan dan Menteri Perdagangan RI serta Para Direktur Utama Pelindo I, II, dan IV.

Belum optimalnya kinerja logistik nasional Indonesia masih rendah bisa dilihat berdasarkan Indeks Kinerja Logistik (Logistic Performance Index/LPI). Pada tahun 2007 LPI Indonesia berada diperingkat ke-43 dari 155 negara, berdasarkan disurvei.

Tiga tahun kemudian, ranking LPI Indonesia semakin merosot diperingkat ke-75 dari 155 negara. Memasuki tahun 2013, peringkat LPI Indonesia meningkat menjadi ke-59 dari 155 negara. Tetapi angka tersebut masih rendah dibandingkan negara ASEAN seperti Singapura (ke-1), Malaysia (21), Thailand (52) dan Vietnam (53).

Kinerja logistik nasional bisa dilihat dari buruknya pemrosesan ekspor impor serta keterbatasan pelayanan pelabuhan. Hal ini yang membutuhkan pendekatan dalam konteks dwelling time di pelabuhan utama di Indonesia.

Padahal per-31 Desember 2015 akan diberlakukan pasar tunggal ASEAN.

Sementara untuk mengukur kesiapan Indonesia dalam pasar tunggal ASEAN bisa dilihat dari sislognas tersebut. Kecepatan logistik merupakan syarat utama untuk bersaing menghadapi persaingan dengan negara-negara ASEAN.

Persoalan dwelling time yang tinggi di sejumlah pelabuhan bukan hal baru. Sebab sudah menjadi sorotan para pelaku usaha dan juga pemerintah. Pemerintah telah menetapkan paling lambat dwelling time di pelabuhan selama 4 (empat) hari. Saat ini rata-rata dwelling time di pelabuhan di Indonesia pada saat ini masih sekitar sepuluh hingga lima belas hari.

Investigasi yang didapat Ombudsman Republik Indonesia di empat pelabuhan utama, yaitu Tanjung Priok (Jakarta), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya), Pelabuhan Belawan (Medan) dan Pelabuhan Soekarno Hatta (Makasar).

yang

menebakn pemeriksaan menjadi terhambat.

Pada proses Clearance kerap dikeluhkan lantaran keterbatasan jumlah SDM pemeriksa fisik kontainer, karena tidak dilakukan 24 jam dalam 7 hari. Hal ini yang menyebabkan pemeriksaan kontainer, dari penarikan kontainer ke lokasi bahandle. Sehingga petugas pemeriksa memerlukan waktu tiga hingga lima hari. Sementara untuk mendapatkan SPPB pemilik barang menunggu empat hari.

Penerapan manajemen risiko antara Bea dan Cukai dan Karantina kerap tidak berjalan. Ini karena belum

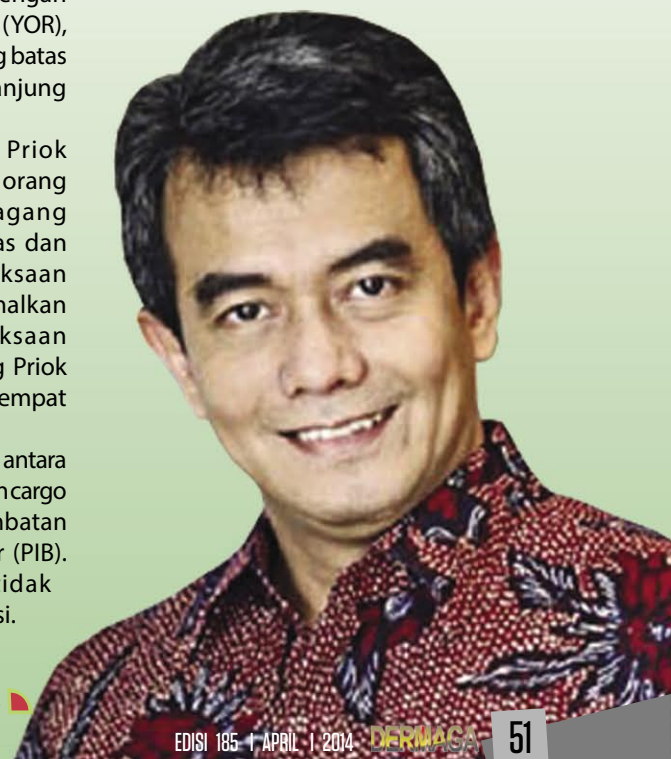
Hasil dari diskusi bersama pengguna jasa dan peneliti World Bank, terdapat beberapa penyebab tingginya dwelling time di Pelabuhan Tanjung Priok. Dimana sarana dan prasarana pelabuhan yang sudah tidak sesuai dengan pertumbuhan arus kontainer.

Kedalaman kolam pelabuhan dan lapangan penumpukan kontainer yang terbatas. Kondisi ini diperparah dengan tingginya Yard Occupancy Ratio (YOR), yang sering berada di atas ambang batas 65 persen dan menyebabkan Tanjung Priok mengalami stagnasi.

Area Pelabuhan Tanjung Priok yang tidak steril, memudahkan orang berlalu-lalang. Seperti berdagang yang rentan terhadap lalu lintas dan gangguan keamanan. Pemeriksaan Bea dan Cukai tidak memaksimalkan penggunaan tempat pemeriksaan fisik terpadu. Padahal di Tanjung Priok sudah disediakan Penggunaan Tempat Penimbunan Sementara (TPS).

Peraturan yang tumpang tindih antara instansi penerbit izin serta pengajuan cargo manifest menyebabkan keterlambatan Pemberitahuan Impor Kontainer (PIB). Dampaknya cargo manifest tidak bisa digunakan berbagai instansi. Seperti Bea Cukai dan Karantina

Ketua Ombudsman RI,
Danang Girindawardana



adanya join inspection, sehingga tidak sedikit kontainer yang sudah ber- SPPB, kemudian dimusnahkan.

Selain itu, kinerja proses pemeriksaan kontainer jalur merah (behandle) belum optimal. Penebabnya pengalokasian petugas pemeriksa masih bersifat umum, tidak berdasarkan zona atau lokasi tertentu, kurang tersedianya SDM untuk pemeriksaan. Dampaknya pemeriksaan kontainer lebih dari tiga hari.

Kondisi lainnya ditemukan pungutan-pungutan tidak resmi di pelabuhan di beberapa titik pelayanan. Besarannya juga bervariasi terhadap biaya penarikan kontainer ke lokasi behandel antara Rp 200.000 hingga Rp. 400.000.

Lain halnya dengan Pelabuhan Tanjung Perak. Menurut penjelasan dari beberapa pihak mengenai sarana dan prasarana memang tidak menjadi permasalahan. Namun jika melihat data mengenai tingginya dwelling time yang rata-rata 8.5 hari, perlu dilakukan review serta evaluasi layanan pelabuhan.

Seperti yang terjadi pada bulan Juni hingga Juli 2013, terjadi stagnasi di Tanjung Perak. Dimana meningkatnya arus kontainer holtikultura tidak dibarengi dengan kesiapan reefer plug.

Masalah sinergitas antara Bea dan Cukai dan Karantina masih menjadi persoalan. Proses Pre Clearance menyebabkan terhambatnya proses pemeriksaan container pada kargo manifest. Hal ini terjadi karena Karantina tidak memiliki data Cargo Manifest pada saat kapal sandar.

Terbatasnya Sumber Daya Manusia petugas pemeriksa kontainer bea cukai sebanyak hanya 38 tetapi mampu melakukan pemeriksaan rata-rata 180 kontainer per hari. Di Pelabuhan Tanjung Perak belum tersedia TPFT sehingga belum bisa dilaksanakannya Join Inspection khususnya bagi pemeriksaan yang merupakan Jalur Merah bagi Bea Cuka dan wajib periksa bagi Karantina.

Pemeriksaan menggunakan Hi-co Scan X-ray yang dimiliki Bea Cukai dibebankan kepada pemilik kontainer. Pemeriksaan fisik dengan sistem sistem 24/7 tidak optimal karena pemeriksaan lebih sering dilakukan pada weekday.

Kondisi lain seperti belum tersedianya Instalasi Karantina Tumbuhan/Hewan (IKT/IKH) di dalam wilayah Pelabuhan sehingga pemeriksaan dilakukan di

gudang pemilik kontainer atau depo karantina yang disediakan oleh pihak ketiga.

Untuk proses Post Clearance pemilik kontainer cenderung menimbun di dalam Pelabuhan walaupun sudah ber-SPPB. Hal ini dikarenakan biaya sewa gudang diluar lebih mahal dibandingkan biaya penimbunan di area pelabuhan.

Secara keseluruhan Pelabuhan Makasar kegiatan ekspor-impor masih relatif kecil. Sehingga peralatan masih mampu handle aktivitas arus barang. Hal ini sudah diantisipasi dengan rencana pemerintah untuk memperluas dermaga jika terjadi kenaikan volume kontainer.

Untuk proses Pre Clearance, aktivitas ekspor-impor di Pelabuhan Soekarno Hatta belum terhubung dengan sistem Indonesia National Single Window (INSW). Hal tersebut menjadi kendala dalam penyampaian data dan informasi terkait kepabeanan.

Belum terdapat pula sinergitas antara pihak Bea dan Cukai dan pihak Karantina terkait Cargo Manifest, sehingga pemeriksaan karantina tidak cepat diproses.

Sementara proses Custom Clearance terkendala tidak adanya TPFT atau fasilitas pemeriksaan yang memadai. Sehingga pemeriksaan tidak bisa cepat ditangani Karantina maupun Bea dan Cukai. Tidak adanya Instalasi Karantina Hewan dan Tumbuhan, dampaknya pelepasan diserahkan ke pihak ketiga. Problem pemeriksaan kontainer hamper sama, tidak ada pelayanan 24/7.

Kendala pada Post Clearance adanya kecenderungan pemilik kontainer menimbun kontainer di wilayah pelabuhan. Masalah ini sama dengan di pelabuhan lain, yakni biaya penyimpanan lebih murah dibandingkan dengan gudang di luar wilayah pelabuhan.

Problem yang nyaris sama juga terjadi di Pelabuhan Belawan Medan, dimana masih ditemukan berbagai permasalahan seperti waktu tunggu sandar kapal yang lama, antrian kapal dapat mencapai rata-rata 15 (lima belas) hari,

karena kurang luasnya dermaga dan peralatan.

Kinerja bongkar muat di Pelabuhan Belawan yang masih di bawah standar dan menyebabkan biaya tinggi. Selain itu, pelabuhan tidak steril karena orang bebas keluar masuk wilayah pelabuhan dan menyebabkan terjadinya beberapa kasus pencurian isi container.

Di Pelabuhan Belawan belum memiliki lokasi pemeriksaan jalur merah yang memadai dan belum memiliki timbangan kontainer. Dampaknya kerap terjadi laporan kehilangan atau kekurangan kuantitas (jumlah) isi container.

Sarana dan prasarana lainnya yang belum dimiliki, instalasi karantina. Padahal Belawan ditunjuk sebagai pelabuhan impor holtikultura dan ekspor produk agro. Demikian juga dengan pemeriksaan karantina justru dilakukan pihak ketiga yaitu PT. Catur Batavia yang menyediakan layanan laboratorium di dalam area pelabuhan.

Dinana setiap pemeriksaan laboratorium dalam kategori low risk pemilik kontainer dikenakan biaya sebesar Rp. 250.000. Pemeriksaan dalam golongan medium atau high risk dilakukan di Surabaya, Makassar, Bandara Soekarno Hatta, Bogor atau tempat lain.

Pemeriksaan kontainer tergantung pada ketersediaan buruh sedangkan jumlah buruh tidak terpenuhi oleh Belawan International Container Terminal (BICT). Proses pemindahan kontainer menjadi lama karena hanya memiliki satu forklifts dan sebelas crane. Munculnya pungutan Rp. 500.000/kontainer ke lokasi behandle merugikan pengguna. (Kalimas)

Kegiatan Behandle yang dilakukan oleh petugas Bea



GM Pelindo III Cabang Tanjung Perak Toto Heli Yanto

Atasi Over Capacity dengan Logistic Center

Sebagai contoh, pada saat gudang pemilik barang tutup jam lima sore, arus barang tidak bisa berlanjut. Sementara aktivitas bongkar muat di pelabuhan masih berlanjut.

Praktis kegiatan bongkar muat terhambat dengan akses menuju gudang. Sebab, gudang buka kembali keesokan harinya pada pukul 08.00 WIB. Dari aktivitas tersebut bisa digambarkan waktu terbuang yang bisa dimanfaatkan untuk penyaluran barang tersumbat.

Selama ini dari masa kerja 24 jam hanya terpakai sekitar 9 jam, dipotong masa istirahat. "Dengan logistic center kita bisa memangkas idle time, dan mengoptimalkan waktu yang ada. Nantinya masa kerja 24 jam, kita bisa maksimalkan kerja hingga 21 jam, ditambah masa istirahat tiga jam," urainya.

Dengan mengoptimalkan waktu kerja, pengeluaran shipping line (perusahaan pelayaran) bisa terpankas. Kapal tidak harus menunggu aktivitas bongkar muat yang terus tertunda. Dengan system kerja terusan ini kapal yang menunggu antrian bongkar muat pun juga bisa menikmati waktu.

"Dampak dari waktu terbuang itu adalah waiting time. Semakin banyak waktu terbuang, semakin tinggi pula waiting time. Kalau itu terus dibiarkan, biaya yang dikeluarkan semua pihak akan semakin tinggi," urai pria kelahiran Malang itu.

Contoh gampang yang ditunjukkan adalah bongkar muat curah kering 3.000 ton selama ini dituntaskan dalam tempo sepekan. Dengan logistic center ini, dalam sepekan bisa membongkar curah kering mencapai 10 ribu ton. Kenaikannya bisa mencapai tiga kali lipat.

Solusi kedua yang tengah disiapkan Pelindo III Cabang Tanjung Perak adalah membangun gudang baru. Gudang ini diharapkan bisa membantu pemecahan masalah yang kerap dihadapi pemilik barang. Artinya pada saat gudang pemilik barang sudah tutup pada jam kerja normal, gudang milik operator pelabuhan ini bisa menjadi pilihan.

Sudah ada dua lokasi yang sudah dipilih Pelindo III Cabang Tanjung Perak untuk pembangunan gudang. Lokasi pertama berada di lini satu atau didalam Terminal Jamrud Selatan dan kedua ada di lini kedua, disekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Perak.

Untuk lini satu terdapat tiga gudang eksisting yang akan dirobohkan dan disulap menjadi gudang Super Jumbo. Tetapi untuk merobohkannya butuh izin penghapusan dari Kementerian BUMN. Sebab gudang tersebut merupakan aset Negara dibawah Kementerian BUMN.

"Kita sudah mendapat izin penghapusan dua dari tiga gudang yang ada. Nantinya kita bangun gudang super jumbo, ukuran 100 x 200 meter dilini satu," tambah mantan GM Pelindo III Cabang Trisakti, Banjarmasin itu.

Sementara untuk lini kedua masih dilakukan inventarisir gudang milik perusahaan yang habis masa kontraknya dengan pihak kedua. Totok menyebut sejumlah gudang di lini dua ini banyak yang ditinggal penyewa, dengan alasan amemilih menyewa di sekitar Teluk Lamong.

Untuk lahan dilini kedua ini dibutuhkan sedikitnya 3 hektar untuk tahap awal. Tidak tertutup kemungkinan bila lahan cukup memadai, pembangunan gudang langsung dikebut selua 10 hektar. Diupayakan tidak keluar dari wilayah Tanjung Perak, agar waktu dan biaya pengiriman tidak mahal.

Untuk mendukung logistic center ini tidak cukup dengan membangun gudang dan istem kerja terusan 24 jam. Totok menegaskan ada satu program kerja lainnya yang tidak bisa ditinggalkan. Yakni windows system, atau lazim disebut kedatangan kapal terjadwal dimasing-masing pelabuhan.

"Harus windows. Kalau tidak windows, program tidak bisa berjalan dengan maksimal. Nanti pelabuhan-pelabuhan yang terhubung dengan Tanjung Perak, akan kita sampaikan adanya program logistic center ini dan koneksi windows system-nya," tegstanya.

Menyangkut investasi, Totok mengakui tidak banyak yang dikeluarkan. Sebab sejumlah aset yang dimiliki perusahaan masih memadai. Sebut saja Harbor Mobile Crane (HMC), hopper, dan grab. Sementara kebutuhan yang perlu ditambah adalah dump truck, truck tronton, dan side loader. Selain itu masih didukung dengan peralatan dari kapal.

"Saya kira tidak banyak yang kita butuhkan. Untuk anggaran akan kita bicarakan dengan kantor pusat. Sebab alokasi biaya tahun ini sudah dibahas pada September 2013 silam," tutupnya. Sementara masalah tariff, Totok menegaskan tidak ada perubahan. (Kalimas)

Refleksi Hari Bank Dunia ADA 'KARTINI' DI PERBANKAN

Kartini di Dunia Pria

Melita Norwood, Brita Tott, Princess Stephanie Julianna von Hohenlohe, Elizabeth Bentley, Lona Cohen, Violette Szabo, Virginia Hall, Krystyna Skarbek, Nancy Wake, Mata Hari alias Margaretha Geertruida Zelle menjadi sepuluh nama agen rahasia wanita paling terkenal di dunia. Ternyata bukan hanya mereka yang 'bekerja' di dunia pria. Masih ada nama lain dan DERMAGA berhasil merangkumnya sebagai kartini di dunia pria.



Inga Beale

Ketika Inga Beale bergabung Lloyd of London Januari ini, ia menjadi kepala

eksekutif pertama yang dijabat seorang perempuan untuk memimpin pasar asuransi dalam sejarah 325 tahun mereka. Dengan pengalaman di dunia internasional selama 30 tahun, Beale pernah bekerja sebagai kepala kantor underwriting Asuransi Zurich.



Sri Mulyani Indrawati

Setelah melepas jabatannya sebagai Menteri Keuangan RI, Sri Mulyani fokus di Bank Dunia. Baru-baru saja ia mendapat jabatan baru selain Managing Director yakni Chief Operating Officer (COO). Lahir di Bandar Lampung 26 Agustus 1962, Sri Mulyani adalah wanita sekaligus orang Indonesia pertama yang menjabat sebagai Direktur Pelaksana Bank Dunia sejak 1 Juni 2010. Sri

Mulyani sebelumnya dikenal sebagai seorang pengamat ekonomi di Indonesia. Ia menjabat sebagai Kepala Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi UI (LPEM FEUI) sejak Juni 1998.

Ia dinobatkan sebagai Menteri Keuangan terbaik Asia untuk tahun 2006 oleh Emerging Markets pada 18 September 2006 di sela Sidang Tahunan Bank Dunia dan IMF di Singapura. Ia juga terpilih sebagai wanita paling berpengaruh ke-23 di dunia versi majalah Forbes tahun 2008 dan wanita paling berpengaruh ke-2 di Indonesia versi majalah Globe Asia bulan Oktober 2007.

Ngozi Okonjo-Iweala



Menteri Keuangan Nigeria ini pernah menjadi salah satu calon bos Bank Dunia. Lulusan Harvard ini terus berupaya memerangi korupsi di negaranya. Lahir pada 13 Juni 1954, Ngozi adalah ekonom Nigeria yang terkenal secara global karena dua jabatannya yaitu sebagai Menteri Keuangan Nigeria dan bekerja di Bank Dunia, termasuk beberapa tahun sebagai salah satu Direktur Pelaksana. Dia juga sempat menjabat sebagai Menteri Luar Negeri Nigeria pada tahun 2006.



Janet Yellen

Presiden Amerika Serikat (AS) Barack Obama menjagokan Janet Yellen menjadi Gubernur Federal Reserve (The Fed). Yellen akan menjadi perempuan pertama yang memimpin bank sentral AS.

Yellen yang sekarang menjabat sebagai Deputi

Gubernur The Fed ini jadi pilihan Obama untuk jadi orang paling berpengaruh pada sektor keuangan AS, bahkan dunia. Selama ini setiap pernyataan yang keluar dari mulut Gubernur The Fed selalu mempengaruhi pergerakan pasar, baik itu baik maupun buruk. Yellen adalah asisten profesor di Harvard pada 1971-1976 dan seorang ekonom Federal Reserve Board of Governors pada tahun 1977-78. Awal tahun 1980, Yellen telah melakukan penelitian di Haas School dan mengajar makro ekonomi.



Christine Lagarde

Christine Madeleine Odette Lagarde lahir pada 1 Januari 1956 telah menjadi Managing Director IMF sejak 5 Juli 2011. Sebelumnya, ia memegang berbagai jabatan menteri dalam pemerintah

Prancis yaitu Menteri Ekonomi, Keuangan dan Ketenagakerjaan. Sebelumnya menjabat Menteri pertanian dan perikanan dan Menteri Perdagangan pada pemerintahan Dominique de Villepin. Lagarde adalah wanita pertama yang menjadi Menteri keuangan dari G8 ekonomi, dan merupakan perempuan pertama yang memimpin IMF. Managing Director IMF itu sempat memimpin di Perancis sebagai Menteri Keuangan. Ia bergabung di IMF menggantikan Dominique Strauss-Kahn di Juni 2011 lalu.

Pada tahun 2007, Okonjo-Iweala dianggap sebagai calon pengganti bagi mantan Presiden Bank Dunia Paul Wolfowitz. Selanjutnya, pada 2012, ia menjadi salah satu dari tiga calon dalam pemilihan untuk pengganti Presiden Bank Dunia Robert Zoellick di akhir dari masa jabatannya pada bulan Juni 2012. Pada tanggal 16 April 2012, pada even tersebut diumumkan bahwa dia telah gagal dalam upayanya untuk menjadi presiden Bank Dunia, setelah kalah dari calon AS, Dr Jim Yong Kim. Hasil ini telah banyak diprediksi, karena secara tradisi memang calon AS yang selalu terpilih untuk posisi ini.

(Mutia, dari Detik dan sumber lain)



Mary Anderson

Berterima kasihlah pada Mary Anderson, karena karena wanita itu kita tak perlu repot membersihkan kaca ketika berkendara saat hujan. Ya Mary

Anderson adalah pencipta wiper. Ketika berwisata ke New York pada awal abad ke-20, Mary melihat banyak supir berhenti karena harus menyeka salju di kaca depan. Saat ia pulang ke Alabama, dirancanglah sebuah alat yang bisa melekat pada kaca kendaraan. Mary Anderson menerima paten pada tahun 1903, dan 10 tahun kemudian mobil-mobil di Amerika sudah menggunakan wiper ciptaannya.



Valentina Tereshkova

Valentina Vladimirovna Tereshkova adalah astronot

wanita pertama yang berhasil ke luar angkasa di usia 26 tahun, dengan pesawat luar angkasa Vostok 6, pada 16-19 Juni 1963. Tereshkova sekaligus menjadi orang sipil pertama yang ke luar angkasa, karena sebelum direkrut sebagai kosmonot, ia bekerja di pabrik tekstil dan pemain parasut amatir.



Maria Teresa de Filippis

Maria Teresa de Filippis menjadi pembalap wanita

pertama yang berlaga di F1. Wanita asal Italia itu pernah membela Maserati dan Behra Porsche pada rentang 1958-1959 silam. Saat itu, Filippis bahkan pernah tiga kali berjibaku di balapan resmi. Sayangnya, Filippis tak mendapatkan satupun poin selama karirnya di balapan jet darat tersebut. Maria lahir 11 November 1926 di Naples, Italia.



Lisa Kelly

Lisa Kelly adalah seorang American trucker

alias pengemudi truk. Tidak ada yang istimewa sebenarnya hingga kecuali dia pernah tampil pada acara realita tivi seri History Channel, Ice Road Trucker (IRT). Sebelum menjadi seorang Ice Road Trucker, Kelly bekerja sebagai supir bus sekolah dan pembalap motorcross. Dia juga bekerja di pompa bensin, dan sebuah perusahaan pizza.



Pratiwi Pujilestari Sudarmono

Pratiwi Sudarmono yang lahir di Bandung 31 Juli 1952, menerima gelar Master dari Universitas Indonesia pada 1977, dan Ph.D. dalam bidang Biologi Molekuler dari Universitas Osaka, Jepang pada 1984. Bulan Oktober 1985, ia terpilih untuk ambil bagian dalam misi Wahana Antariksa NASA STS-61-H sebagai Spesialis Muatan. Namun, setelah bencana Challenger, pengiriman satelit komersial seperti Palapa B-3 milik Indonesia yang direncanakan pada misi STS-61-H ini dibatalkan, sehingga misi ini tidak pernah dijalankan. Satelit tersebut kemudian diluncurkan dengan sebuah roket Delta.

(Mutia, dari berbagai sumber)



Opha Mae Johnson

Johnson diyakini perempuan pertama di dalam kesatuan Korps marinir

Angkatan laut Amerika Serikat yang ikut berperang langsung dengan tentara Jepang. Di saat kaum hawa lainnya hanya mendapatkan tugas sebagai juru masak dan juru cuci marinir, dia justru mendapatkan tugas sebagai pengatur serangan laut angkatan Laut marinir Amerika Serikat di Perang Dunia kedua.



Loretta Walsh

Loretta adalah perempuan pertama yang terdaftar dalam kesatuan

Angkatan laut Amerika Serikat di perang dunia pertama. Perempuan kelahiran 22 April 1896 ini adalah salah satu ahli strategi pertempuran laut yang ikut andil dalam pertempuran melawan Jerman di front Pasifik. Kegemilangannya dalam menerapkan strategi perang laut membuat Jerman harus kehilangan lima kapal tempurnya.



Cut Nyak Dien

Cut Nyak Dien lahir di Lampadang Propinsi

Aceh tahun 1850 dan wafat dalam pengasingan di Sumedang Jawa Barat 6 November 1908. Dia bersama suaminya, Teuku Umar berjuang bersama rakyat Aceh lainnya untuk mengusir pendudukan Belanda dari tanah Aceh. Pemerintah Indonesia menganugerahi gelar pahlawan kemerdekaan nasional pada Tahun 1964.



Joan of Arc

Joan of Arc bisa dianggap sebagai simbol ksatria Prancis.

Perempuan kelahiran 6 Januari 1412 ini adalah prajurit perempuan yang namanya cukup terkenal di dunia militer. Dia ikut bertempur langsung melawan pasukan Inggris dalam merebut kembali tanah Prancis. Perempuan pemberani itu berhasil memenangi pertempuran bersama pasukan Prancis sebelum akhirnya dia tertangkap dan dihukum mati pada Juni 1456.

Kuliner Nusantara Daerah Cilacap

Kelezatan kuliner dengan sensasi perpaduan bumbu tradisional Indonesia yang khas di setiap kunyahannya melekat pada kuliner Cilacap. Ini ulasannya...

TEMPE MENDOAN

Kebiasaan saat nonton bola bersama-sama atau kumpul bersama teman ataupun keluarga, pasti tak pernah lupa makan makanan yang satu ini. Mendoan menjadi khas cemilan yang selalu menemani di setiap aktivitas sehari-hari apalagi di tambah cabe hijau yang menjadikan mendoan semakin mantap.

Nama tempe mendoan mungkin bagi sebagian orang asing di telinga dengan nama kuliner tradisional Indonesia ini. Namun, untuk sebagian besar masyarakat yang ada di Pulau Jawa nama makanan kuliner tempe mendoan bukanlah hal yang asing. Kuliner tempe mendoan sering kita temukan bila kita mengunjungi kawasan Jawa Tengah, khususnya di kawasan daerah Banyumas, Cilacap, Purwokerto dan sekitarnya.

Proses pembuatan makanan ini terbilang sangat unik, terbuat dari kedelai yang direbus sampai matang kemudian digiling ke alat penggilingan, kemudian diangin-anginkan, setelah itu dibungkus dengan daun. Setelah dibungkus dengan daun, ditunggu sampai 2-3 hari sampai tempe siap untuk dicampur dengan adonan dan siap digoreng setengah matang menjadi mendoan.

Tempe mendoan khas Cilacap sangat berbeda dengan produk sejenis dari daerah lain. Selain teksturnya yang lebar dan tipis, rasanya pun jauh lebih lezat! Anda bisa mengkonsumsinya sebagai lauk atau sebagai camilan di sore hari. Sebagai teman makan tempe mendoan ini dengan menggunakan sambel kecap manis, yang diberi bawang merah, dan cabe rawit serta sedikit garam sebagai pelengkap. Kuliner tempe mendoan disantap pada saat masih hangat sebagai teman minum teh atau ngopi.



Tentu dari para sahabat atau pun pecinta wisata kuliner Indonesia bertanda tanya dalam hati. Mengapa tempe ini digorengnya setengah matang? Bila kita melihat dari asal usul kuliner tempe mendoan ini yang berasal dari banyumas. Kata "mendoan" yang berasal dari kata "Mendo" itulah yang merupakan bahasa yang berasal dari bahasa Banyumasan yang berarti setengah matang. Jadi tempe ini digoreng hanya setengah matang saja.

Dan bagi para sahabat dan pecinta kuliner wisata, anda bisa mencoba menu sajian kuliner tradisional khas Cilacap ini. Kelezatan kuliner tempe mendoan ini bisa anda rasakan dari ujung lidah hingga ke hati, dan nikmati sensasi perpaduan bumbu-bumbu tradisional Indonesia yang khas di setiap kunyahannya dan pastinya akan membuat kita ketagihan.

Pada dasarnya produk makanan khas Cilacap ini sudah memiliki pasar tersendiri, bahkan untuk beberapa produk sudah ada yang dikirim keluar daerah. Beberapa kendala yang sering dihadapi oleh para produsen diantaranya adalah teknologi produksinya masih menggunakan teknologi padat karya, artinya masih mengandalkan tenaga manusia untuk produksi. Yang paling populer dalam kehidupan sehari-hari adalah tempe mendoan. Tempe mendoan yang terdapat di daerah Cilacap ini cenderung berbeda dengan daerah lain yaitu cenderung lebih lebar, tipis, dan memiliki rasa yang sangat lezat. Namun seiring dengan naiknya harga bahan dasar tempe yaitu kedelai yang naik saat ini ukuran tempe mendoan yang ada saat ini cenderung lebih kecil dari sebelumnya.



STIK SUKUN DAN KERIPIK SUKUN

Cilacap selain kaya akan hasil lautnya juga mempunyai produk unggulan di bidang pertanian yaitu sukun. Buah sukun terkenal sampai ke luar negeri sampai-sampai Ratu

Inggris pernah menyebutnya sebagai buah roti. Buah sukun yang pada dasarnya sudah enak dan gurih seperti roti lebih enak lagi bila diolah.

Di Cilacap buah sukun banyak diolah menjadi stik. Stik sukun berbentuk panjang persegi. Diolah dengan cara digoreng. Rasanya sangat gurih dan renyah.

Sukun menjadi salah satu primadona Cilacap. Selain diolah di industri pengolahan menjadi makanan camilan seperti kripik dan stik sukun, hasil panen buah sukun asal Cilacap banyak dipasok ke kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung dan Bogor.

Berdasarkan data yang dihimpun, produksi buah sukun dapat mencapai 50-150 buah per pohon. Berat buah sukun rata-rata hingga 4 kilogram dengan harga eceran berkisar antara Rp 2.500,- hingga Rp 3.500,- per buah tergantung ukuran. Musim panen sukun biasanya dua kali setahun antara bulan Januari-Februari dan Juli-September.

Ini menjadi peluang tersendiri bagi para petani untuk budidaya sukun secara intensif. Saat ini sukun di Cilacap umumnya merupakan tanaman sampingan atau digunakan untuk penghalang angin belum banyak dibudidayakan secara intensif.

SOTO SOKARAJA

Soto Sokaraja merupakan soto yang khas wilayah Cilacap dan sekitarnya. Soto ini memiliki ciri khas yang berbeda dengan soto-soto lainnya yang ada di Indonesia. Ciri utama dari soto ini adalah penggunaan sambal kacang dan ketupat. Ada 2 macam yaitu soto ayam dan soto babat. Biasanya terdiri dari tauge, soun, ayam/ babat, daun bawang, kerupuk merah, lontong atau nasi dengan kuah warna coklat dari santan tipis dan sambel kacang. Rasanya sangat nikmat. Kadang-kadang dinikmati bersama tempe mendoan atau tempe gembus. (Jamrud)





Ilustrasi

Tetap kental
bernunsa Katholik
namun prosesi
Paskah di Larantuka
makin berbaur tradisi
setempat

Paskah di Larantuka Antara Tradisi dan Religi

FLORES dalam bahasa Portugis berarti bunga. Maka penduduk yang tinggal di dataran antara Komodo hingga Larantuka, menyebutnya sebagai Nusa Bunga. Daerah ini menjadi cukup istimewa, karena mayoritas penduduknya yang menganut kepercayaan Kristen Katholik Roma.

Memasuki bulan-bulan April, masyarakat Pulau Bunga sudah mulai melakukan persiapan dalam menyambut hari Raya Paskah yang tahun 2014 ini jatuh pada tanggal 18 April.

Perayaan Paskah di NTT, secara tradisional berpusat di Larantuka sebuah kota kecil yang terletak di kaki Gunung (Ile) Mandiri dan langsung berhadapan dengan perairan sempit antara Pulau Adonara dan ujung timur Pulau Flores. Untuk menuju ke Larantuka, dapat



Ilustrasi



Ilustrasi

menggunakan angkutan penerbangan perintis dari Kupang atau Labuhan Bajo langsung ke ibukota kabupaten Flores Timur tersebut. Tetapi juga bisa menggunakan kapal laut yang dioperasikan PT Pelni atau kapal ro-ro milik swasta, mendarat di Pelabuhan Maumere Kabupaten Sikka untuk kemudian meneruskan dengan perjalanan darat sekitar dua jam kearah utara.

Hari Raya Paskah, diawali dengan tradisi sakral Rabu Abu disambung dengan Kamis Putih dan berpuncak pada Jum'at Agung, untuk memperingati wafat Nabi Isa yang juga dikenal dengan sebutan Yesus.

Tradisi keagamaan yang merupakan warisan Portugis itu, sudah berlangsung lebih dari 500 tahun sejak bangsa Portugis menyebarkan agama Katholik dan berdagang kayu cendana di Nusa Tenggara. Prosesi Jumat Agung diawali dari perayaan Rabu Trewa yang dalam tradisi Gereja Katholik berarti bunyi-bunyian. Namun ritual keagamaan yang satu ini, sudah jarang dilakukan oleh Gereja Katholik lainnya, kecuali gereja-gereja Katholik yang berada di Keuskupan Larantuka, yang terbentang mulai dari Flores Timur daratan, Pulau Adonara, Solor dan Lembata.

Gereja Katholik setempat mengizinkan bunyi musik atau benda lainnya seperti lonceng gereja hingga pukul 20.00 WITA (Waktu Indonesia Tengah). Selepas pukul 20.00 Wita menjelang perayaan Kamis Putih pada keesokan harinya, tak lagi boleh terdengar bunyi-bunyian tersebut. Larantuka larut dalam sepi mengenang kisah sengsara Yesus sampai wafat di kayu salib pada Jumat Agung. Kota kecil di ujung timur Pulau Flores itu memasuki suasana sunyi senyap seperti halnya Hari Raya Nyepi bagi umat Hindu di Bali.

Ketika itu, aktivitas di kapela Tuan Ma (sebutan lokal untuk Bunda Maria) dimulai dengan upacara Muda Tuan, membuka peti penyimpanan patung Tuan Ma yang selama setahun ditutup. Patung Tuan Ma kemudian dibersihkan dengan cara dimandikan. Umat Katholik yang hadir pada saat itu diberi kesempatan untuk berdoa, bersujud mohon berkat dan rahmat, agar kiranya permohonan itu dapat dikabulkan oleh Yesus melalui perantara Bunda Maria (Per Mariam ad Jesum). Sebelum tiba Jumat Agung, umat Katholik dan peziarah lainnya melaksanakan misa mengenang perjamuan malam terakhir antara Yesus dengan murid-murid pada perayaan Kamis Putih.

Sejarah Katholik di Larantuka tidak lepas dari kedatangan bangsa Portugis dan Belanda, yang masing-masing membawa misi yang berbeda-beda. Bangsa Portugis membawa warna tersendiri bagi perkembangan sejarah agama Katolik di Flores Timur, meliputi Pulau Adonara, Solor dan juga Lembata yang kini telah berdiri sendiri menjadi sebuah daerah otonom baru.

Perkembangan Agama Katholik di wilayah itu, tidak lepas dari peranan para Raja Larantuka, para misionaris, peranan perkumpulan persaudaraan rasul awam (conferia), dan peranan semua Suku Semana serta peranan para Kakang (Kakang Lewo Pulo) dan para Pou (Suku Lema). Contoh ritual yang terus dilakukan tiap tahun hingga saat ini adalah penghayatan agama populer seputar "Semana Santa" dan Prosesi Jumat Agung atau "Sesta Vera". Kedua ritual ini dikenal sebagai "anak sejarah nagi" juga sebagai 'gembala tradisi' di tanah nagi-Larantuka.

Prosesi Paskah di Larantuka memang satu-satunya di Indonesia. Itu juga yang membuat warga NTT perantauan selalu mengusahakan ke Larantuka saat Paskah. (Kalimas)



Ilustrasi

Partisipasi Swasta Mendukung Sistranas

Angkutan massal yang paling memungkinkan di seluruh penjuru tanah air adalah busway – Wamenhub Bambang Susantono

DALAM rangka membangun Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), pemerintah telah menunjukkan kesungguhan, seperti tergambar dari rencana anggaran infrastruktur transportasi yang sebagian dibiayai dari alokasi Anggaran Pendapatan & Belanja Negara (APBN). Untuk tahun 2013 dan 2014, pemerintah menganggarkan dana pembangunan infrastruktur sebesar Rp.755 triliun, dalam rangka mendukung Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Dari total anggaran itu, sekitar 72% atau sampai besaran sekitar Rp.544 triliun, akan berasal dari pemerintah melalui APBN, sedang selebihnya yang sekitar Rp.211 triliun dianggarkan lewat kerjasama pemerintah dan swasta (Public Private Partnership – PPP).

Dari sebagian besar dana tersebut, dengan besaran sekitar Rp.143 triliun akan digunakan bagi pembenahan sektor transportasi nasional, dengan prioritas:

- Pembangunan jalan Rp.138 triliun;
- Pembangunan jalur kereta api Rp.49 triliun;
- Pembangunan pelabuhan laut Rp.14 triliun;
- Kelistrikan Rp.288 triliun;
- Air Rp.8 triliun;
- Telekomunikasi Rp.102 triliun
- Lain-lain Rp.13 triliun.

Bila dicermati dari figur di atas, secara total struktur anggaran untuk pembangunan infrastruktur transportasi memang tampak paling tinggi, yaitu mencapai 45% lebih dari total anggaran untuk seluruh pembangunan infrastruktur nasional.

Pembangunan Jalan

Untuk segmen pembangunan jalan guna mendukung kelancaran distribusi barang, jasa dan penumpang, pemerintah pada tahun 2013 lalu menargetkan pembangunan jalan sepanjang 4.431 Km pada lintas Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur dan Papua.

Dalam hal pembangunan pelabuhan, pemerintah berupaya menyediakan sarana dan prasarana transportasi sungai, danau dan penyeberangan (SDP), pengelolaan prasarana lalu lintas SDP, untuk 61 dermaga, serta pembangunan dan pengelolaan pelabuhan perikanan yang berada di 25 lokasi.

Sementara itu, untuk transportasi udara pemerintah telah siap mendanai pembangunan 15 bandar udara baru, serta pengembangan dan rehabilitasi 120 bandara. Sedangkan untuk transportasi darat, direncanakan membangun 380 Km jalur baru lintasan kerta api termasuk jalur rel ganda, pengadaan 92 unit lokomotif, Kereta Rel Diesel (KRD), Kereta Rel Listrik (KRL), Trem dan Railbus, termasuk kereta ekonomi serta sarana kereta api yang dimodifikasi, dan pembangunan terminal transportasi jalan pada 24 lokasi.

Apabila dicermati dari peta jalan (road map) pembangunan infrastruktur yang tampak didominasi infrastruktur transportasi, seakan-akan pemerintah lebih memberi perhatian kepada pembangunan infrastruktur di luar Pulau Jawa, seperti yang tampak pada alokasi anggaran untuk luar Pulau Jawa yaitu pada Koridor-koridor Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Bali/NTB serta Maluku/Papua yang lebih dominan, dengan bandingan 72% atau sekitar Rp.542 triliun, sementara untuk Koridor Jawa hanya sebesar 28% atau Rp.218 triliun.

Partisipasi Swasta

Timbul pula pertanyaan aktual: mengapa ke depan justru pembangunan infrastruktur transportasi menjadi prioritas dari pemerintah ?.

Menjawab pertanyaan tersebut, Wakil Menteri Perhubungan (Wamenhub) Bambang Susantono mengatakan: pada saat ini, permintaan untuk pembenahan sistem transportasi khususnya transportasi massal, kian membesar. Itulah sebabnya mengapa pemerintah lebih memprioritaskan pembangunan infrastruktur transportasi.

Sebagai salah satu contoh, Jakarta saat ini menghadapi problem kemacetan lalu lintas jalan raya yang istilahnya "nggak ketulungan". Hal serupa juga terjadi di kota besar lain seperti Surabaya, Medan, Bandung, Denpasar, Banjarmasin, dan Makassar. Maka dapat dipahami apabila alokasi anggaran yang ditetapkan pemerintah, diprioritaskan untuk pembangunan infrastruktur, utamanya infrastruktur transportasi. Untuk tahun 2014, dana pembangunan infrastruktur dipastikan naik sekitar 30% bila dibanding dengan anggaran tahun 2013 lalu.

"Menurut hitungan, anggaran pembangunan infrastruktur transportasi tersebut pada dasarnya masih relatif kurang. Menurut hitungan saya, seharusnya dialokasikan anggaran antara Rp.900 hingga Rp.1.000 triliun" ujar Bambang Susantono.

Lebih jauh Wamenhub mengatakan: memang tidak semua dana tersebut harus berasal dari pemerintah, tetapi juga dapat disediakan atas dasar kerjasama dengan pihak swasta, lewat skim public private partnership. Berdasar skim seperti itu, akan terjadi keseimbangan terhadap apa yang direncanakan pemerintah dengan apa yang diinginkan pihak swasta. Itu sebabnya, dalam perencanaan MP3EI, partisipasi swasta dalam mendukung program aksi yang digelar pemerintah, sangat ditunggu.

Konektivitas Antar Moda

Masih menurut Wamenhub, rencana pemerintah untuk mendorong percepatan sistem transportasi nasional (Sistranas), terus digulirkan, dengan fokus pada integrasi dan konektivitas antar moda sebagai kunci masalah. Kemenhub sebagai pemegang otoritas sektor transportasi nasional, terus mendorong terwujudnya perkuatan konektivitas Sistranas sebagai urat nadi perekonomian berbasis perpaduan antar moda transportasi darat, laut dan udara yang harus segera dilaksanakan.

Salah satu tantangan terbesar dalam mewujudkan Sistranas adalah payung hukum yang tegas. Regulasi terkait transportasi antarmoda/multimoda terdiri beberapa kementerian dan pemerintah propinsi serta kabupaten/kota yang masih terpisah-pisah, seharusnya disatukan dalam bentuk undang-undang yang mengatur transportasi multimoda.

Dalam konsep yang dikembangkan Kementerian Perhubungan, Sistranas harus diwujudkan lewat tiga tataran, yaitu Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) dan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok). Ketiga tataran transportasi ini mempunyai hubungan kesisteman, terpadu dan berdimensi waktu dalam bentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang sasaran akhirnya adalah ketiga tataran itu menjadi dasar penyusunan rencana kerja pembangunan transportasi, pada semua tataran yang harmonis dengan tata ruang dan upaya kelestarian lingkungan serta dinamika wilayah.

Di balik upaya membangun Sistranas yang baik,

Wamenhub
Bambang
Susantono



menurut Wamenhub masih terdapat kesemrawutan lalu lintas, termasuk munculnya efek yang ditimbulkan seperti polusi maupun kerugian bisnis pada saat terjadi kemacetan, yang harus diperhitungkan sebagai salah satu komponen bisnis, menjadi dasar pentingnya pembangunan Sistranas. Mencermati kesemua itu, pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan sementara, bahwa angkutan umum yang bersifat massal, berpeluang menjadi sebuah pilihan guna mengatasi akar permasalahan dari carut marutnya Sistranas saat ini. Yang dilakukan pemerintah tentu harus tetap menumbuhkan saling terkoneksi dan terintegrasi dengan upaya yang dilakukan oleh sementara pemerintah daerah dalam membenahi sistem transportasi perkotaan di masing-masing daerah. Konsep tersebut pada dasarnya sudah tercakup dalam Sistranas yang memadukan konsep pengembangan transportasi secara nasional, wilayah dan lokal.



Peran Swasta

Pentingnya peran serta swasta dalam pembangunan infrastruktur ini, juga mencuat pada saat dialog antara mantan Menteri Perdagangan Gita Wiryawan dengan para pelaku usaha kepelabuhanan Tanjung Perak pertengahan Februari 2014 lalu. Salah satu rekomendasi yang dikeluarkan, berisikan pemikiran minimnya infrastruktur penunjang seperti pelabuhan, masih menjadi kendala utama dalam meningkatkan kinerja ekonomi di Indonesia. Untuk itu, perlu ditempuh langkah strategis dalam rangka percepatan pembangunan infrastruktur, salah satunya dengan membuka peluang bagi investor swasta ikut berpartisipasi dalam berinvestasi khususnya dalam pembangunan pelabuhan.

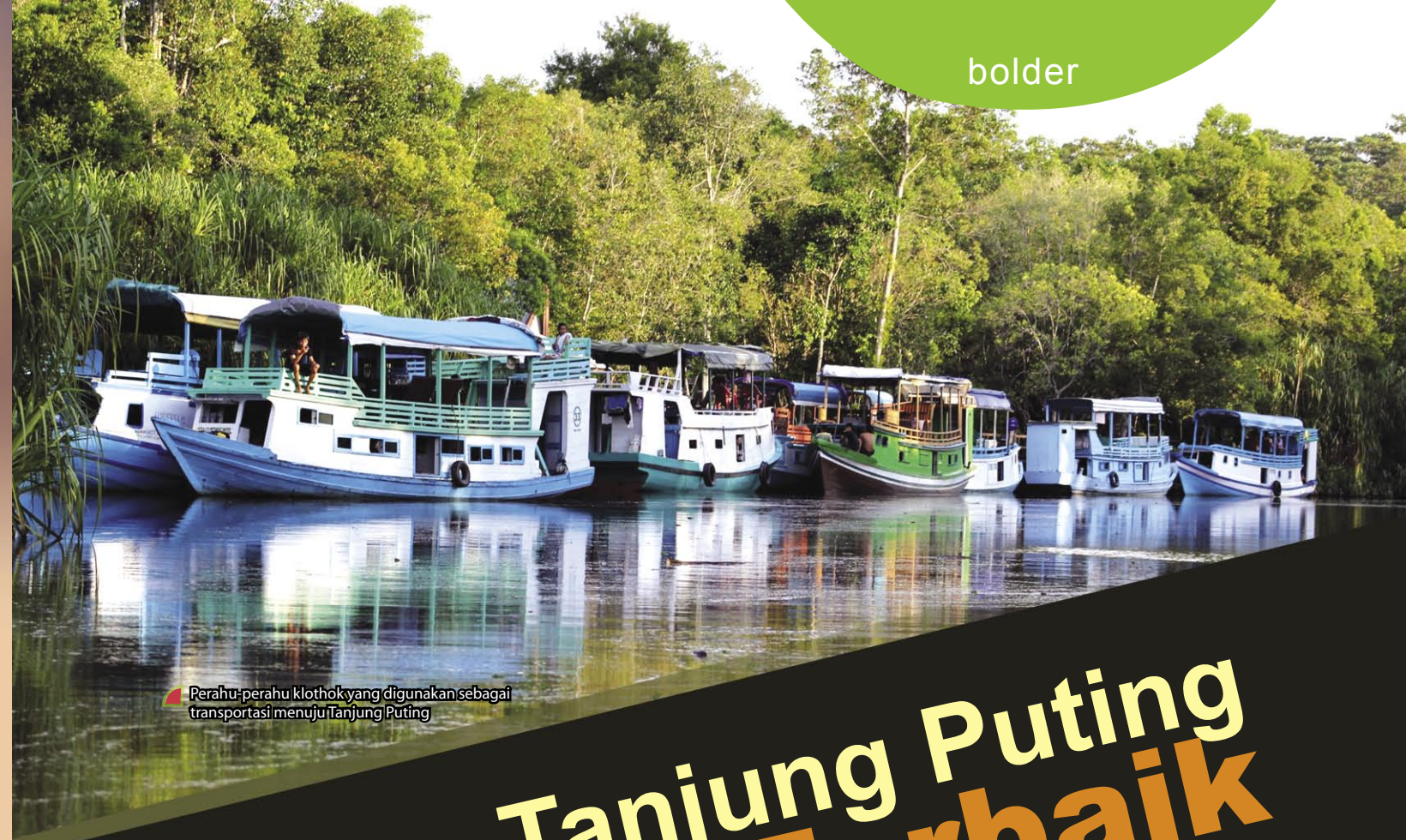
"Indonesia merupakan negara besar dengan berbagai ragam potensi. Namun untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara besar, dibutuhkan sarana dan

prasarana yang kuat. Dengan ditopang pengguna jasa yang cukup kuat, bisa dipastikan bahwa pada masa 15 hingga 20 tahun kedepan, Indonesia akan masuk menjadi kekuatan ekonomi nomor 6 di dunia" ujar Gita Wiryawan.

Dalam diskusi tersebut, Gita Wiryawan mengakui pada dasarnya, prakarsa pemerintah untuk menggandeng swasta sudah dibuktikan dengan terlaksananya proyek-proyek besar infrastruktur. Tetapi yang umumnya menjadi incaran pihak swasta, umumnya adalah berupa pembangunan proyek-proyek yang bersifat quick yielding seperti jalan tol maupun konsesi lain di sektor transportasi angkutan udara. Sementara untuk sektor-sektor lain, kurang diminati karena selain keterbatasan dana yang dimiliki oleh swasta, juga tingkat pengembalian modalnya dinilai akan lama disamping adanya risiko tinggi. Hal ini tampak pada kesempatan yang dibuka pemerintah dalam melaksanakan pelayanan angkutan penyeberangan pada rute perintis yang memerlukan investasi cukup besar. Hal serupa juga terjadi pada sektor perhubungan udara bagi jalur penerbangan perintis ke daerah-daerah terpencil.

Contoh lain adalah yang ditempuh oleh Manajemen Pelindo III yang membuka peluang bagi partisipasi swasta dalam menyelenggarakan pelayanan jasa di pelabuhan seperti pembentukan konsorsium untuk usaha bongkar muat, atau keikutsertaan dalam penyelenggaraan angkutan berbasis green energy untuk Terminal Teluk Lamong, yang justru lebih banyak menimbulkan keluhan kesah bagi banyak pelaku usaha.

Maka adalah benar, manakala Wamenhub Bambang Susantono mengatakan: "Peran swasta dalam pembangunan infrastruktur menjadi sangat penting, karenanya kami butuhkan para pengusaha nasional yang selain memiliki dana besar, juga oleh nyali besar dan keberanian menghadapi risiko".(Nilam)



Perahu-perahu klotok yang digunakan sebagai transportasi menuju Tanjung Puting

Tanjung Puting Tempat Terbaik Melihat Orangutan



Anak orang utan sedang bermain

Ketika memasuki belantara lebat hutan Kalimantan yang membelah sungai-sungai di Taman Nasional Tanjung Puting maka itu akan menjadi pengalaman yang tidak akan terlupakan. Anda seketika menjadi seorang petualang alam untuk bertemu beragam hewan tropis nan eksotis dengan aktor utamanya adalah orangutan. Tanjung Puting begitu istimewa karena kawasan ini merupakan ibu kota-nya orangutan di muka Bumi.

Taman nasional yang luasnya hampir mencapai seukuran Bali ini adalah rumah bagi kehidupan liar yang menakjubkan. Di sini juga berdiam bekantan dan monyet ekor panjang, burung, serta hewan liar lainnya, belum lagi tanaman asli hutan itu sendiri. Jelasnya tempat ini merupakan harta karun dunia yang menarik perhatian pengunjung dari berbagai belahan dunia.

Taman Nasional Tanjung Puting berada di Provinsi Kalimantan Tengah. Awalnya kawasan ini dinyatakan sebagai cagar alam tahun 1935 dan menjadi taman nasional pada 1982. TNTP berada di semenanjung luar laut Jawa dengan zona habitat yang beragam dari sejumlah besar makhluk hidup, baik flora dan fauna.

Taman Nasional Tanjung Puting (TNTP) merupakan objek wisata yang terkenal dengan kekayaan alam dan hewan. Terutama orangutan, yang menjadi penghuni paling terkenal di taman nasional ini.

Tanjung Puting pada awalnya merupakan cagar alam dan suaka margasatwa dengan luas total 305.000 ha. Selanjutnya Tanjung Puting ditetapkan sebagai Taman Nasional luasnya menjadi 415.040 ha.

Taman nasional yang luasnya hampir mencapai seukuran Bali ini adalah rumah bagi kehidupan liar yang menakjubkan. Di sini juga berdiam bekantan dan monyet ekor panjang, burung, serta hewan liar lainnya, belum lagi tanaman asli hutan itu sendiri. Jelasnya tempat ini merupakan

sekira tiga perempat populasi orangutan di dunia yang hidup di Kalimantan, TNTP adalah tempat paling sempurna untuk melihat langsung kehidupan hewan menakjubkan itu di alam liar.

Diserbu Turis Asing

Ekowisata pusat rehabilitasi Orangutan di Taman Nasional Tanjung Puting, Kalimantan Tengah makin diserbu turis asing, terutama asal Amerika, Eropa dan Jepang.

Jumlah kunjungan wisatawan di Tanjung Puting tahun 2013 sekitar 13.000 orang, terdiri dari 8.500 turis asing, dan 4.500 turis domestik.

Owa-owa dan Ungka, beruang madu serta 200 jenis burung satwa liar lainnya.

Selain itu, di sana ada hotel di tengah hutan yakni Rimba Orangutan Lodge dan para turis bisa menikmati panorama hutan rimba dengan kapal klotok sambil menyusuri sungai Sekonyer. Para turis dapat makan, minum teh dan kopi serta pisang goreng di kapal klotok itu. Bahkan tidur malam di kapal klotok di pinggir sungai Sekonyer.

"Selain Tanjung Puting merupakan pusat rehabilitasi dan riset Orangutan,



Beberapa orang utan sedang menikmati makanan yang diberikan oleh seorang petugas

harta karun dunia yang menarik perhatian pengunjung dari berbagai belahan dunia.

Lingkungan hutan yang menakjubkan ini harus dikunjungi jika Anda memang penyuka petualangan di alam terbuka. Sungai di sekitar TNTP merupakan sumber air yang jernih dan didiami beragam ikan air tawar dan makhluk dua alam. Dengan jumlah populasi yang banyak di tempat ini menjadikannya salah satu tempat terpenting di dunia untuk pelestarian hewan primata, burung, reptil dan ikan.

Orangutan tidak diragukan lagi menjadi penghuni yang paling di kenal di TNTP. Di sini menjadi pusat penelitian orangutan yang bertempat Camp Leakey. Di sanalah orangutan ditangkarkan dan diteliti secara berkelanjutan. Dengan

Kemenparekraf telah banyak memberikan bantuan untuk pengembangan ekowisata di Tanjung Puting di antaranya pembangunan gedung pusat informasi wisata, pembangunan dermaga untuk kapal klotok, pembangunan dua kapal klotok, pembangunan beberapa homestay, dan toilet.

Berdasarkan data yang dihimpun dari Kemenparekraf, jumlah kunjungan turis meningkat lebih dari 100 persen jika dibandingkan tahun 2010 dimana jumlah turis yang datang hanya sekitar 5.820 orang saja. Dalam waktu tiga tahun sudah meningkat menjadi 13.000 orang.

Bagi turis, kunjungan ke ekowisata Tanjung Puting selain melihat dan memberikan makan Orang Utan juga dapat melakukan trekking ke dalam hutan, melihat satwa lainnya seperti babi hutan, jenis monyet Bekantan,

kami kembangkan ekowisata di sini agar masyarakat ikut terlibat dan mendapat banyak keuntungan dan pendapatan sehingga mereka merasa perlu ikut menjaga dan melestarikan hutan lindung dan taman nasional sebagai habitat yang nyaman bagi Orangutan," kata Prof Birute Galdikas, peneliti Orangutan asal Kanada yang kini sudah menjadi WNI.

Tanjung Puting merupakan taman nasional yang memiliki jumlah Orangutan terbesar di dunia sekitar 6.000 lebih Orangutan hidup disana. Selain itu, di seluruh Sumatera hidup sekitar 7.000 Orangutan.

Hanya dua negara yang memiliki Orangutan yakni Indonesia dan Malaysia. Jadi Orangutan memang termasuk asset dan kekayaan bangsa Indonesia yang perlu dijaga dan dilestarikan kehidupan dan habitatnya (dari berbagai sumber – Berlian).

Terima Kasih

KEPADA PARA PENDUKUNG
ACARA CHARITY
PADA KEGIATAN BENOA PORT JAZZ FESTIVAL



Primus
Prime IT Services



beyond construction



DHII 大连华锐重工国际贸易有限公司
DALIAN HUARUI HEAVY INDUSTRY INTERNATIONAL CO., LTD.

KONECRANES

PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE
www.tantonet.com

sinarmas
agribusiness and food

ANZ

bogasari
TURUT MEMBANGUN GIZI BANGSA

BERLIAN JASA TERMINAL INDONESIA

TPS
TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

MERATUS

PT PELINDO MARINE service

bankjatim
bersama kami, berkembang pasti

RS PHC SURABAYA
Professional Care Accountable



SPIL
Connecting Islands

HK
INOVASI UNTUK SOLUSI



KARTINI

Hari *Kartini*

*Selamat Hari Kartini
untuk Seluruh
Perempuan di Indonesia
21 April 2014*



*Wanita Adalah Tiang Negara,
Sehingga Tegak Atau Runtuhnya Negara Ini
Juga Tergantung Pada Wanita.*